



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 14]

नई दिल्ली, बुधवार, जनवरी 14, 2004/पौष 24, 1925

No. 14]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JANUARY 14, 2004/PAUSA 24, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 9 जनवरी, 2004

सं. टीएएमपी/75/2002-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1943 की 38) की धारा 48, 49 और 50 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, दरमान के सामान्य संशोधन के लिए कोच्चि पत्तन न्यास के प्रस्ताव को, संलग्न ओदशानुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

अभुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/75/2002-सीओपीटी

आवेदक

कोच्चि पत्तन न्यास

आदेश

(दिसम्बर 2003 के 16 वें दिन पारित)

यह प्रकरण दरमान के सामान्य संशोधन के संबंध में कोच्चि पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. सीओपीटी ने इस प्रस्ताव में निम्नलिखित मुख्य बिंदु रखे हैं :

- (i) कन्टेनर/कार्गो से संबंधित प्रमारों में पिछला संशोधन दिसम्बर 1998 में और पोत संबंधी प्रमारों में पिछला संशोधन जनवरी 1999 में अनुमोदित किया गया था। इस संशोधन से पीओएल और पट्टेदारी किराया जैसी कुछ मदें छूट गई थीं।
- (ii) वर्ष 2000-2001 में पत्तन की वित्तीय स्थिति के आधार पर, जिसमें 47.26 करोड़ रुपये का राजस्व घाटा दिखाया गया था, इसके न्यासी मंडल के सामने प्रशुल्क में 25% वृद्धिकारी संशोधन के लिए 21 मार्च 2002, को सामान्य संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया था। किन्तु सीओपीटी के न्यासी मंडल ने इस आधार पर कि पीएसएसआईसीएएल, चेन्नई कन्टेनर टर्मिनल लिमि. और इन्नौर पत्तन जैसे नए उत्पादक पत्तनों के आ जाने से वृद्धिकारी संशोधन व्यापारिक दृष्टिकोण से अनुशंसनीय नहीं होगा और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि कोच्चि पत्तन का स्वयं वर्तमान प्रशुल्क भी टूटीकोरिन, न्यू मंगलौर और चेन्नई के पड़ोसी पत्तनों के प्रशुल्क की तुलना में अधिक था, वर्तमान प्रशुल्क को ही जारी रखने का निश्चय किया था।

(1)

- (iii) उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए पत्तन ने उस समय पत्तन के प्रशुल्क में किसी संशोधन का प्रस्ताव नहीं किया था किन्तु उसने न्यासी मंडल के प्रस्ताव की एक प्रति इस प्राधिकरण को अग्रेषित कर दी थी।

2.2 इस संदर्भ में, सीओपीटी को यह स्पष्ट किया गया था कि पत्तन न्यास का न्यासी मंडल प्रशुल्क से संबंधित किसी मुद्दे पर कोई निर्णय नहीं ले सकता तथा यह तय करना इस प्राधिकरण का काम है कि वर्तमान दरों को अपरिवर्तित जारी रखा जाए या नहीं। यह भी स्पष्ट किया गया था कि प्रशुल्क की वैधता अवधि के अंत में संशोधन के माध्यम से कोई वृद्धिकारी संशोधन बिल्कुल भी आवश्यक नहीं है। प्रशुल्क समायोजन, जो पिछली समीक्षा / संशोधन के बाद से प्रशुल्क प्रस्ताव बांधे, लागत आदि में परिवर्तनों के कारण जरूरी हो सकते हैं, की आवश्यकताओं की जाँच-पड़ताल करने के लिए समीक्षा आवश्यक है। इसके अतिरिक्त ऐसी सावधिक समीक्षाओं से अप्रासंगिक बातों को हटाने और नई शर्तें शामिल करने का, यदि कोई हो, अवसर मिलता है। इसको देखते हुए सीओपीटी को दरमान की समीक्षा / संशोधन के लिए 31 जुलाई 2002 तक एक प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी।

3.1. इस परामर्श के अनुपालन में, सीओपीटी ने दरमान के सामान्य संशोधन से संबंधित अपना पिछला प्रस्ताव 26 जून 2002 को अपने न्यासी मंडल के सम्मल रखा है और उसी प्रस्ताव को पीओएल और कूड पर बंदरगाह शुल्क में संशोधन के अतिरिक्त अनुमोदन प्रदान कर दिया गया है।

3.2. सीओपीटी के प्रस्ताव की प्रमुख बातें संक्षेप में नीचे दी गई हैं:

- (i) वर्ष 2000-01 में व्यय किए गए रु. 47.26 करोड़ रुपये के घाटे की भरपाई के लिए और किए गए निवेश पर युक्ति संगत लाभ कमाने के लिए प्रशुल्क में 25% वृद्धिकारी संशोधन प्रस्तावित किया गया है।
- (ii) कोच्चि रिफाइनरीज लिमिटेड के अनुरोध पर, जिसका प्रतिनिधि पत्तन के न्यासी मंडल का एक सदस्य भी है, पीओएल और कूड (कच्चे तेल) के घाट शुल्क में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।
- (iii) कन्टेनरों पर आयतन आधारित छूट योजना 31 मार्च 2003 से बंद हो गई है। तथापि, कार्गो पर प्रोत्साहन (इन्सेन्टिव) को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है। (सीओपीटी ने कन्टेनर / कार्गो दोनों पर आयतन आधारित छूट / प्रोत्साहन (इन्सेन्टिव) योजना बंद करने के लिए एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।
- (iv) कन्टेनर प्रहस्तन उपस्कर के लिए प्रशुल्क को युक्तिसंगत बना दिया गया है।

3.3. बाद में, सीओपीटी ने अपने वार्षिक लेखा के साथ आनुषंगिक दस्तावेज, मंत्रालय के साथ हस्ताक्षरित एमओएस, संशोधित प्रशुल्क प्रक्षेपण, गतिविधिवार / विषयवार लागत विवरणियाँ और लागत विवरणियों की संशोधन विवरणी प्रस्तुत की है।

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीओपीटी का प्रस्ताव प्रयोक्ता संगठनों को उनकी राय / टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

4.2. प्रयोक्ताओं से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की एक-एक प्रति सीओपीटी को उसकी टिप्पणी / सूचना के लिए भेजी गई थी। प्रतिसाद में सीओपीटी ने अपनी प्रेक्षाएँ प्रस्तुत की हैं।

5. प्रस्ताव की प्रारम्भिक जाँच पड़ताल और सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचनाओं की जाँच-परख के आधार पर पत्तन से विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों के उत्तर में सीओपीटी ने निम्नलिखित अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया है :-

- (i) आरम्भ में, पत्तन ने बताया था कि वल्लारपदम परियोजना के लिए चैनलों को गहरा करने के लिए और केआरएल द्वारा उच्चतर जीआरटी पोत भीतर लाने के लिए पूंजी / अनुरक्षण व तलछट निकालने संबंधी लागत पर, लागत-विवरणी तैयार करते समय पहले ही

विचार कर लिया गया है। इन आंकड़ों को अलग से दर्शाने हेतु हमारे प्रश्न पर पत्तन ने यह स्पष्टीकरण दिया है कि चूँकि काम प्रगति पर है, वल्लारपदम परियोजना हेतु पूँजीगत तलछट-निकर्षण लागत के विषय में वर्ष 2004-2005 में निम्नलिखित ब्लॉक में कोई वृद्धि सम्मिलित नहीं है। जहाँ तक अनुरक्षण के अन्तर्गत तलछट निकालने की बात है, तो चूँकि कन्टेनर टर्मिनल और तेल-गोदियों समान चैनल का उपयोग करती हैं, वल्लारपदम परियोजना के अन्तर्गत गहराई में वृद्धि से कैआरएल कार्गो को भी लाभ होगा। इसका (सीओपीटी का) वल्लारपदम में निर्माणाधीन निजी कन्टेनर टर्मिनल के लिए अलग से पोत संबंधी प्रभार निर्धारित करने का प्रस्ताव है और अनुरक्षणात्मक तलछट निकालने संबंधी बढ़ती हुई लागत पर पोत संबंधी नए प्रभार निर्धारित करते समय विचार किया जाएगा। वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए विचारित अतिरिक्त तलछट-निकर्षण सहित अनुरक्षणात्मक तलछट-निकर्षण की लागत क्रमशः 40 करोड़ रूपए और 43 करोड़ रूपए हैं।

- (ii) तटीय पोतों का प्रशुल्क विदेशगामी पोतों के प्रशुल्क का 70% बनाए रखने संबंधी भेद बनाए रखने के संदर्भ में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि आधुनिक अनुमानन में किसी प्रकार का संशोधन नहीं होगा क्योंकि विदेशगामी पोतों के लिए दरों में वृद्धि न करने का प्रभाव को तटीय पोतों की दरों में वृद्धि (सामान्य वृद्धि से 25% अधिक) से दूर कर लिया जायेगा।
- (iii) मुख्य / उप-गतिविधियाँ नियोजित पूँजी और नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ दर्शाने वाली विवरणी वर्तमान लेखा प्रणाली के अन्तर्गत तैयार नहीं की जा सकती। विभिन्न गतिविधियों / उपगतिविधियों के बीच मूल्यहास राशि के आवंटन के आधार पर सूचना प्रस्तुत करने के लिए परामर्श मिलने पर, इसने स्पष्ट किया है कि वित्तीय विवरणियाँ तैयार करने के उद्देश्य से, कुछ मूल्यहास मदें, जिनका तुरंत पता लगाया जा सकता है, उप-गतिविधियों को सीधे-सीधे आवंटित कर दी गई हैं, जैसे पूँजीगत तलछट-निकर्षण पर मूल्यहास को पत्तन देयताओं और गोदी-भाड़े के बीच समान रूप से आवंटित कर दिया गया है, जबकि अन्य मदों पर मूल्यहास को सभी उप-गतिविधियों में प्रत्यक्ष लागत आधार पर बाँट दिया गया है चूँकि विभिन्न उपगतिविधियों में विनिर्दिष्ट विभाजन का विवरण इस समय उपलब्ध नहीं हो पा रहा है।
- (iv) मत्स्य उद्योग बंदरगाह का घाटा पत्तन द्वारा वहन नहीं किया जाता है। पत्तन न्यास मत्स्य-उद्योग बंदरगाह को उनके आपातकाल में ब्याज रहित अग्रिम के रूप में केवल कुछ वित्तीय सहायता ही पहुंचाता है। मत्स्य बंदरगाह संबंधी लेखा अलग से रखे जाते हैं और लेखा परीक्षा के लिए सीओपीटी के लेखा के साथ पेश किए जाते हैं। तथापि पत्तन ने, विचाराधीन आनुषंगिक अवधि के लिए मत्स्य बंदरगाह की लागत विवरणी प्रस्तुत नहीं की है।
- (v) वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए अतिरिक्त निवेश की सूची प्रस्तुत कर दी गई है। इनका प्रयोजन मुख्य रूप से वर्तमान परिसम्पत्तियों का प्रतिस्थापन है; इस निवेश के कारण कोई अतिरिक्त यातायात अपेक्षित नहीं है। अतिरिक्त निवेश में से अधिकांश के आवंटन का आधार सम्पदा के लिए 50% बताया जाता है और शेष को सभी उप-गतिविधियों की प्रत्यक्ष लागत में आवंटित कर देने का प्रस्ताव है।
- (vi) पत्तन की निर्धारित / अनुमोदित क्षमता 19.71 एमएमटी बताई जाती है।
- (vii) चूँकि पत्तन-प्रशुल्क पहले ही ऊँचा है, प्रतिलाभ की गणना में ब्याज का तत्व सम्मिलित नहीं किया गया है और विकास और नवीकरण कोष में से प्रत्येक मद में 3% की सावधिक रक्षित राशि को पूरा करने के लिए नियोजित राशि पूँजी पर केवल 6% प्रतिलाभ पर विचार किया गया है।
- (viii) इसने डैक कार्गो / कन्टेनर पर पोत संबंधी प्रभारों की लेवी हटाना स्वीकार नहीं किया है। उसने स्पष्ट किया है कि यदि कोई सामान्य कार्गो पोत अपने डैक पर कन्टेनर ढो रहा है तो पोत संबंधी प्रभारों की लेवी के लिए पोत की जीआरटी के साथ डैक का वजन / आयतन भी जोड़ा जाएगा।
- (ix) विदेशी सैर-सपाटे (कूज) पोत को कोई अतिरिक्त / अलग सुविधाएँ नहीं प्रदान की गई हैं। इसलिए कोच्चि पत्तन पर अधिकाधिक विदेशी कूज पोत आकर्षित करने के लिए 33 1/3% छूट प्रदान करने का वर्तमान प्रावधान जारी रखना होगा। जब वह यात्री टर्मिनल स्थापित कर लेगा तो लागत के आधार पर एक अलग प्रशुल्क निर्धारित किया जाएगा।
- (x) अन्तर्देशीय जल बजरे समुद्र में जाने वाले पोत नहीं हैं; ये पत्तन के तलछट निकालने हुए चैनलों का उपयोग नहीं करते। इसलिए परम्परागत रूप से अन्तर्देशीय बजरो को पत्तन देयताओं की लेवी से मुक्त रखा है।
- (xi) जब किसी पालपोत को भीतरी बंदरगाह में स्थानान्तरित किया जाता है, तब पाइलटेज शुल्क का 50% लगाने का प्रस्तावित प्रावधान वापिस ले लिया गया है और वर्तमान व्यवस्था जारी रहेगी। इसी प्रकार, पालपोत को अनिवार्य पाइलटेज शुल्क से मुक्त करने हेतु, शुल्क निर्धारण का प्रावधान भी हटाया जाता है क्योंकि पिछले पांच वर्ष में पत्तन में आने वाले ऐसे पोतों की संख्या, व्यावहारिक रूप से नगण्य है।
- (xii) तलछट-निकर्षण के लिए प्रस्तावित पाइलटेज-शुल्क पर पहुँचने का आधार प्रस्तुत कर दिया गया है। इसमें पाइलट को 8 घण्टे तक रोके रखने के वर्तमान प्रभारों के साथ प्रत्यक्ष-लागत के 50% के स्तर उपरिच्यव अवयव (अर्थात् रु. 1700/-) भी शामिल हैं।
- (xiii) किसी पोत को एक गोदी से दूसरी गोदी में स्थानान्तरित करने की सेवा की लागत का आकलन करने में व्यावहारिक कठिनाई के कारण और इस तथ्य की दृष्टि से कि एक पोत को एक गोदी से दूसरी गोदी में स्थानान्तरित करने में वही प्रयास करना पड़ता है जो कम्पोजेबल मूल पाइलटेज हलचल के लिए लगता है, स्थानान्तरण प्रभारों को पाइलटेज शुल्क की एक प्रतिशतता के रूप में रखा गया है।

- (xiv) नई बीटीपी गोदी के लिए दर वही प्रस्तावित की गई है जो क्यू 10 उर्वरक गोदी की है क्योंकि दोनों ही समर्पित गोदियाँ हैं। पत्तन में बाद में, बीटीपी में सेवाएं प्रदान करने की लागत प्रस्तुत की है। यह मानते हुए कि बीटीपी गोदी में लंगर डाले हुए पोत का औसत जीआरटी 4000 है, 20.85 करोड़ रुपये के निवेश पर यह लागत प्रति जीआरटी रु. 3485/- आती है।
- (xv) अमोनिया बजरो के अलावा अन्य बजरो से गोदी भाड़ा न वसूलने के संदर्भ से यह स्पष्ट किया जाता है कि ऐसे बजरो को किसी अलग गोदी की आवश्यकता नहीं है। इन्हें केवल द्वितीय प्रचालन के लिए लगाया जाता है। यदि ये गोदी में लंगर डाले हुए भी हों तो भी गोदी की वास्तविक कार्यकरण पर कोई दुष्प्रभाव नहीं पड़ता। इसके अतिरिक्त, अन्तर्वर्षीय जल बजरो के यातायात के संवर्धन के लिए, उन्हें पोत संबंधी प्रमारों के गुगतान से मुक्त रखा गया है।
- (xvi) ऐसे मामलों में, जहाँ कार्गो की खतरनाक प्रकृति के कारण पड़ोस वाली गोदी को खाली रखा जाता है, पत्तन परामर्शगत रूप से (सामान्य घाट शुल्क से) 50% अधिक की दर से घाट शुल्क वसूलता रहा है। तथापि टीएएमपी की प्रेक्षा को ध्यान में रखते हुए कि कोई अन्य पत्तन इस प्रकार का अतिरिक्त प्रभार नहीं लगता है, इसने इस प्रावधान को हटाना स्वीकार कर लिया है।
- (xvii) वल्लारपदम कन्टेनर टर्मिनल के अस्तित्व में आने से नए कार्गो की आवाजाही बढ़ जाएगी और ऐसी स्थिति में आयतन आधारित छूट योजना पत्तन के हितों के विपरीत होगी। इसलिए कन्टेनरों के लिए मौजूदा आयतन आधारित छूट योजना को नष्ट किया जाता है।
- (xviii) चूंकि विभिन्न कन्टेनर प्रहस्तक उपस्करों द्वारा किए गए कार्य समान हैं, दरों को समेकित कर दिया गया है और उनमें से अब किसी भी उपस्कर का उपयोग किया जाए, उन सबके लिए समान दर निर्धारित कर दी गई है। इससे कन्टेनरों को जल्दी-जल्दी लाने ले जाने में मदद मिलेगी।
- (xix) (क) खतरनाक कन्टेनरों के लिए भूमि किराया, भरे हुए कन्टेनर पर लागू दर का 1.5 गुना निर्धारित किया गया है, साथ ही इसके द्वारा प्रस्तावित सामान्य वृद्धि भी। चूंकि खतरनाक कन्टेनरों के मामले में सुरक्षा कारणों से कुछ अतिरिक्त मार्गदर्शियों (सावधानियों) का पालन किया जाना है, इनके लिए अलग दर निर्धारित की गई है।  
(ख) पत्तन के कन्टेनर यार्ड का मण्डारण क्षेत्र के रूप में उपयोग को हतोत्साहित करने के लिए तटीय कन्टेनरों के लिए भूमि किराया आरम्भ किया गया है। तटीय कन्टेनरों का तुरंत हटाया जाने को सुनिश्चित / प्रोत्साहित करने के लिए इन कन्टेनरों के लिए कोई निःशुल्क अवधि प्रस्तावित नहीं की गई है। "तटीय कन्टेनर" शब्द की परिभाषा भी कर दी गई है।
- (xx) यद्यपि सरकारी मार्गदर्शियों के अनुसार, पट्टा किराया निर्धारित करते समय, समिति का गठन नहीं किया गया था, इसने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित पट्टा किराया सुनिश्चित करने के लिए राज्य के राजस्व अधिकारियों (विभाग) से भूमि का बाजार-भाव प्राप्त किया गया था। वर्ष 1996 में टीएएमपी से उनके आदेश सं. टीएएमपी/6/98-सीओपीटी दिनांक 30.12.1998 के द्वारा अनुमोदन प्राप्त करने के बाद संशोधन कार्यान्वित किया गया था। वर्तमान संशोधन भी, ग्रेटर कोच्चि डेवलपमेंट अथॉरिटी से भूमि मूल्य के बारे में प्राप्त सूचनाओं के आधार पर है।
- (xxi) दण्ड-प्रावधान के अभाव में, इस बात की पर्याप्त संभावनाएँ हैं कि इस परिसर को, पत्तन प्राधिकारियों की जानकारी के बिना, उन गतिविधियों से इतर गतिविधियों के लिए भाड़े पर चढ़ा दिया जाए, जिन गतिविधियों के लिए विशेष रूप से, भूमि को आवंटित किया गया था। इसलिए, अनधिकृत कब्जे के मामले में उप-पट्टा लेवी का तीन गुणा लेवी का प्रस्ताव किया जाता है। जब सरकार के 1 अप्रैल 1995 के मार्गदर्शियों के संदर्भ से, जो यह शर्त जोड़ता है कि उप-पट्टे के माध्यम से पट्टा-सम्पत्ति को किसी तीसरे पक्ष को हस्तान्तरित करने पर कोई भाड़ा या कोई अन्य प्रभार अनुमेष नहीं है, इसका औचित्य बताने के लिए कहा गया तो उसने स्पष्ट किया कि सरकारी मार्गदर्शियों के अनुसार उप-पट्टा कोई हस्तान्तरण नहीं है, बल्कि पट्टेदारों को उनके पास उपलब्ध जमीन पत्तन संबंधी गतिविधियों को प्रोत्साहित / संवर्धित करने के लिए आवंटित करने हेतु पट्टेदारों को अनुमति है।
- (xxii) रविवार, सीमाशुल्क अवकाश और पत्तन के अकार्य-दिवसों सहित 10 दिन की निःशुल्क अवधि, बिल तैयार करते समय निःशुल्क दिवसों की सरल गणना के प्रयोजन से निर्धारित की गई है। इसने उल्लेख किया है कि यह प्रणाली चेन्नई पत्तन न्यास में भी प्रचलित है।
- (xxiii) इससे पहले, फ्लोटिंग क्राफ्टों के भाड़ा प्रभार सेवाओं की लागत पर आधारित नहीं थी। तात्कालिक प्रस्ताव में, प्रदत्त सेवा-लागत प्रस्तावित दर आकलित करने के लिए गणना में शामिल की गई है। नेहरू शताब्दी ड्रैजर की सेवाएं प्रदान करने की लागत रु. 24088/- प्रति घंटा परिगणित होती है।
- (xxiv) इसने स्पष्ट किया है कि श्री सल्कीर हुसैन से शायिका के लिए रु. 375/- प्रति माह की दर से लाइसेंस शुल्क वसूलने के लिए केरल उच्च न्यायालय के आदेश के विरुद्ध इसकी रिट-अपील उच्च न्यायालय में अभी भी विचाराधीन है।
- (xxv) नई शायिकाओं के लिए प्रभार पहले प्रस्तावित 115/- लाख रुपये की अपेक्षा 116.89 लाख आकलित किया गया है।
- 6.1 तत्पश्चात्, सीओपीटी ने वर्तमान दरमान में, पोत के गोदी में लंगर-डालने से लंगर उठाने तक की अवधि के लिए गोदी भाड़ा वसूलने से संबंधित दो सशर्तताओं को सम्मिलित करने का इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। विंडो-फैसिलिटी प्राप्त कर रहे कन्टेनर पोतों के विषय में, प्रस्ताव किया गया है कि गोदी भाड़ा उस अवधि के लिए जिसके लिए विंडो पोत को आवंटित की जाए या जितने समय तक विंडो पोत के कब्जे में रही, इनमें से जो भी अधिक हो, वसूला जाएगा।
- 6.2 सीओपीटी ने दरमान में से वह वर्तमान प्रावधान जिसमें संयुक्त गोदी भाड़े विभिन्न अवयव दिए हैं इस आधार पर हटाने का अनुरोध किया है कि गोदी भाड़ा प्रभार पूरी तरह से पोत एजेंटों से वसूला जाएगा।

6.3 सीओपीटी ने अलग-अलग समूहों के निम्नलिखित खंड आंकड़ों में आवश्यक शुद्धि करके संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया है ताकि वे वर्ष 2002-03 के वार्षिक लेखा में दर्शाए आंकड़ों से मेल खाएं। इसने यह स्पष्ट किया है कि लागत विवरणी और वार्षिक लेखा के आंकड़ों में भिन्नता, विशेषकर, सकलखंड और मूल्यहास में, पत्तन द्वारा लेखा संबंधी कुछ समायोजनों के कारण दिखती है।

7.1 इस प्रकरण में 6 अगस्त 2003 को सीओपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई हुई थी। इस संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं ने अपना-अपना पक्ष रखा।

7.2 इस संयुक्त सुनवाई में, दि इंडियन चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री (आईसीसीआई) कोचीन चैम्बर ऑफ कामर्स एंड इंडस्ट्री (सीसीसीआई) और कोचीन पोर्ट लीज होल्डर्स एसोसिएशन (सीपीएलए) ने अपने-अपने पक्ष लिखित रूप में प्रस्तुत किए हैं। प्रयोक्ताओं ने इससे पहले प्रस्तुत किए गए अपने बिन्दुओं पुनः जोर दिया है। सीपीएलए को इस विषय में विस्तृत लिखित विवरण प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी।

8.1 संयुक्त सुनवाई में निर्णित विभिन्न बिन्दुओं के संदर्भ में, सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित सूचनाएँ / संशोधन प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) वर्ष 2002-03 के लिए वास्तविक और वर्ष 2003-04 के लिए संशोधित अनुमानों के संदर्भ से संशोधित वित्तीय विवरणी।
- (ii) (क) यदि कोई तटीय कंटेनर, विदेशी आयात / निर्यात कंटेनरों के साथ तटीय पोत पर पहुंचता है तो उतराई की तिथि से 3 दिन के (रविवार और अवकाश सहित) निःशुल्क दिन।  
(ख) यदि कोई तटीय कंटेनर शुद्ध रूप से तटीय कंटेनर पोतों पर पहुंचता है और एक परम्परागत गोदी के एक प्वाइंट से पत्तन द्वारा सीधे डिलीवरी की अनुमति दे दी जाती है तो उस तटीय कंटेनर कोई निःशुल्क अवधि प्रदान नहीं की जाएगी और विदेशी डब्बों पर लागू भूमिका किराया उस दिन के अगले दिन से वसूल किया जाएगा जिस दिन कंटेनर (पत्तन पर) उतरा होगा।
- (iii) पट्टा भाड़ों के संबंध में कोचीन पोर्ट लीज होल्डर्स एसोसिएशन द्वारा दायर मुकदमे के संदर्भ में उच्च न्यायालय द्वारा पारित अन्तरिम आदेश के विश्लेषण के संबंध में इसने स्पष्ट किया है कि पत्तन पट्टों का आधार भाड़ा पांच वर्ष में एक बार संशोधित कर सकता है और यह सरकारी राजपत्र में प्रकाशित होना चाहिए। पट्टा किराए पर 5% की वार्षिक वृद्धि आधार भाड़े पर होगी और इसका कोई संचयी प्रभाव नहीं होगा।

8.2 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, सीओपीटी द्वारा लगाए गए उच्च विद्युत प्रसारों के बारे में सीपीएलए ने एक लिखित प्रस्तुति प्रस्तुत की है। सीपीएलए द्वारा प्रस्तुत कुछ मुख्य बिन्दु संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-

- (i) वर्तमान प्रशुल्क अनुसूचियों में, विलिंग्डन द्वीप पर औद्योगिक प्रशुल्क के लिए कोई प्राक्कान नहीं है। सभी उपभोक्ताओं से वाणिज्यिक प्रशुल्क पर प्रसार लिए जाते हैं जो कि केएसईबी के औद्योगिक प्रशुल्क से बहुत अधिक हैं। यह इस तथ्य के बावजूद है कि पत्तन केएसईबी से औद्योगिक प्रशुल्क पर बिजली लेता है।
- (ii) विलिंग्डन द्वीप में कोल्ड स्टोरेज लगभग रु. 9.62 प्रति यूनिट की दर से मुग्तान करते हैं जबकि, इस क्षेत्र से बाहर कोल्ड स्टोरेजेज, के लिए यह रु. 3.25 प्रति यूनिट + सरचार्ज की दर से वसूली जाती है।
- (iii) विलिंग्डन द्वीप में विद्युत प्रशुल्क अक्टूबर 1997, नवम्बर 1999 और जनवरी 2001 में संशोधित किए जा चुके हैं और दरें 1997 की दरों की तुलना में लगभग दो गुनी हो गई हैं।
- (iv) उपरोक्त के नजर में रखते हुए, विद्युत प्रशुल्क की समीक्षा की जाने की आवश्यकता है उन्हें एक युक्तिसंगत स्तर तक नीचे लाए जाने की आवश्यकता है।

9. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही / प्रक्रिया प्राधिकरण के कार्यालय में आलेख पर उपलब्ध है। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारे वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।

10. इस प्रकरण पर कार्यवाही करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित बिन्दु उभरते हैं :-

- (i) सीओपीटी के कंटेनर / कार्गो संबंधी प्रसार और पोत संबंधी प्रसार पिछली बार क्रमशः दिसम्बर 1998 और नवम्बर 1999 में संशोधित किए गए थे। समीक्षा / संशोधन के दो वर्ष के सामान्य वैधता चक्र का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क का सामान्य संशोधन / समीक्षा जनवरी 2001 में अपेक्षित था। तथापि मार्च 2002 में सीओपीटी के न्यासी मंडल ने उल्लिखित कारणों से वर्तमान प्रशुल्क को ही जारी रखने का निश्चय किया। चूंकि किसी पत्तन न्यास का न्यासी मंडल, वर्तमान सांविधिक व्यवस्थाओं के अन्तर्गत प्रशुल्क के मुद्दे पर कोई अन्तिम निर्णय नहीं ले सकता, सीओपीटी को उसके दरमान की समीक्षा / संशोधन के लिए एक विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया। इस बात को माना जाना चाहिए कि प्रशुल्क की वैधता अवधि की समाप्ति पर की जाने वाली समीक्षा का परिणाम हमेशा पिछले प्रशुल्क में वृद्धि ही नहीं होता है। तथापि पत्तन ने वर्ष 2000-01 के लिए परिलक्षित घाटे के आंकड़ों के आधार पर 25% की वृद्धि के लिए (पीओएल और कच्चे तेल पर घाट शुल्क को छोड़कर) प्रस्ताव किया है। उन्होंने कुछ प्रशुल्क मदों और सशर्तताओं को तर्क संगत बनाने का भी प्रस्ताव किया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि नियोजित पूंजी पर 18.5% की दर से प्रतिलाम को गिन्ने के बाद सीओपीटी द्वारा वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए प्रस्तुत लागत विवरणियों में परिलक्षित औसत घाटा 10.4% है।
- (ii) सीओपीटी द्वारा व्यक्त किया गया यातायात पूर्वानुमान बताता है कि प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के बाद वर्ष 2003-04 और 2004-05 में पोतों और कार्गो के यातायात में कमी आएगी। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया था कि प्रशुल्क में वृद्धि के बाद भी कुछ सुनिश्चित कार्गो अन्य पोतों की ओर नहीं मुड़ेगा। इस प्रत्यक्ष विरोधाभास के विषय में एक शंका के उत्तर में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पोत

संबंधी प्रमारों में वृद्धि से पत्तन पर आने वाले पोतों की किस्मों (प्रकृति) पर सीधा प्रभाव पड़ेगा। कोच्ची रिफाइनरी लिमिटेड के लिए पीओएल के प्रहरस्तन से पत्तन पर कुल पोत यातायात का 50% लाता है और यह कुल कार्गो का 60% होता है। दरों में वृद्धि के कारण केआरएल बड़े-बड़े पोतों को पूरा-पूरा भरकर लाने लगे जिससे पत्तन में आने वाले पोतों की संख्या और जीआरटी में कमी आएगी।

- (iii) सरकार की नीति के अनुसार तटीय पोतों की दरें, विदेशगामी पोतों की दरों का 70% निर्धारित की जाती हैं। इसके अतिरिक्त तटीय पोतों की दरें रूपयों में निर्धारित की जाती हैं जबकि विदेशगामी पोतों की दरें अमरीकी डालरों में व्यक्त की जाती हैं। इस प्राधिकरण ने अन्य प्रमुख पत्तनों से संबंधित मामलों में पहले से ही निर्णय कर दिया है कि डालर के सामने भारतीय रुपये के अवमूल्यन के कारण (पिछले संशोधन के बाद से), जो अन्तर बढ़ गया हो उसे अगले प्रशुल्क संशोधन के समय पुनः 30% के स्तर वापिस ले आया जाए। यदि विदेशगामी पोतों के लिए दरों में कोई संशोधन नहीं होता है तो भी इससे तटीय पोतों की दरों में समायोजन की आवश्यकता होती है। यह प्राधिकरण अन्य पोतों के प्रशुल्क में समीक्षा / संशोधन के समय इस प्रकार के समायोजन करता रहा है और इस प्रकार के प्रशुल्क समायोजन के कारण अनुमानित अतिरिक्त आय पर विचार करते हुए सीओपीटी ने बताया है कि तटीय पोतों की दरों में इस प्रकार की वृद्धि से, जो पड़ोसी पत्तनों की दरों की तुलना में पहले से ही अधिक है, तटीय पोतों पर भारी बोझ आ जाएगा। जिससे बदले में पत्तन पर आने वाले पोतों की संख्या में कमी आएगी। इस प्रकार, पत्तन तटीय पोतों की दरों में ऐसे समायोजन के पक्ष में नहीं है। यद्यपि, जहाँ कहीं लम्बे समय के बाद सामान्य संशोधन किया जाता है, वहाँ तटीय पोतों के लिए इस प्रकार के संशोधन से दरों में वृद्धि ही होती है, इस प्राधिकरण द्वारा अन्य सभी पत्तनों में यह तरीका लागू किया गया है और तात्कालिक मामले में इस दृष्टिकोण से विचलित होने का कोई कारण दिखाई नहीं देता है। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि इस प्रकार समायोजन यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक है कि सरकारी नीति द्वारा अपेक्षित से अधिक बोझ विदेशगामी पोतों पर, नहीं आ जाए और / या अन्य सेवाओं की दरें, इस कारण होने वाले घाटे की पूर्ति के लिए नहीं बढ़ाई जाती हैं। यदि तटीय पोतों की संशोधित दरें से यह पाया जाता है कि इससे तटीय पोत अब कहीं और जाने लगे हैं तो सीओपीटी को, हर हाल में, यह अधिकार है कि वह कम दरों पर भी वसूली कर सकता है, यदि वह ऐसा चाहे तो, क्योंकि अन्य सभी प्रमुख पत्तन न्यासों में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें, "अधिकतम" दरें हैं।

पत्तन ने, तटीय पोतों की दरों की बहाली से पैदा होने वाली अतिरिक्त आय को विशिष्ट रूप से नहीं दर्शाया है। इसने स्पष्ट किया है कि प्रक्षेपित संशोधित आय में किसी परिवर्तन की आवश्यकता नहीं है क्योंकि इसके द्वारा पहले प्रस्तावित विदेशगामी पोतों के प्रमारों में 25% की वृद्धि की अनुमति नहीं मिलने से होने वाली कमी, तटीय पोत प्रशुल्क की बहाली से संभवतः, पैदा होने वाली अतिरिक्त आय से बराबर हो जाएगी। पत्तन द्वारा प्रस्तुत की गई व्याख्या के आधार पर प्रस्तावित संशोधन से पत्तन द्वारा अनुमानित पोत संबंधी अतिरिक्त आय पर तटीय पोतों के लिए दरों के संशोधन के कारण प्रोद्भूत होने वाली अतिरिक्त आय के रूप में विचार किया गया है।

- (iv) वल्लारपदम में कन्टेनर टर्मिनल के लिए पूंजीगत तलछट निकर्षण लागत पर लागत / वित्तीय विवरणी में कथित रूप से विचार नहीं किया गया है क्योंकि वहाँ काम अभी चल ही रहा है। पत्तन ने वल्लारपदम में निर्माणाधीन निजी कन्टेनर टर्मिनल के लिए पोत संबंधी प्रमारों के लिए अलग दरें निर्धारित करने का संकेत दिया है और तलछट निकर्षण के अनुरक्षण की बढ़ती हुई लागत पर उसी समय विचार किया जाएगा। तलछट निकर्षण अनुरक्षण लागत वर्ष 2003-04 के लिए बजट अनुमान के अनुसार लागत विवरणी में 39 करोड़ रुपये मानी गई है और वर्ष 2004-05 के लिए सीओपीटी द्वारा किए गए प्रक्षेपणों के अनुसार 43 करोड़ रुपये आंकी गई है। यह अनुमान पत्तन द्वारा हाल ही के वर्षों में अनुरक्षण निकर्षण लागत के रूप में किए गये व्यय, वर्ष 2001-2002 में 41.85 करोड़ रुपये और वर्ष 2002-03 में 37.67 करोड़ रुपये की सीमा के भीतर ही है। इस विषय में सीओपीटी का अनुमान स्वीकार किया जाता है।
- (v) वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए प्रचालन व्यय का अनुमान (मूल्यहास के बिना), पिछले विभिन्न वर्षों के आंकड़ों की तुलना में क्रमशः 9.2% और 5.3% अधिक हैं। मुद्रा स्फीति के वर्तमान रुझान को देखते हुए यह प्राधिकरण अन्य पत्तनों के प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों में जिन पर हाल ही में निर्णय लिया गया है, 6% वार्षिक की वृद्धि की अनुमति प्रदान कर रहा है।

इसलिए वर्ष 2003-04 के लिए प्रक्षेपित लागत पिछले वर्ष के तदनुरूप आंकड़ों में वृद्धि को 6% तक सीमित रखकर परिवर्तित कर दी गई है। जबकि सम्मिश्र गोदी भाड़ा प्रमारों में घाट-क्रेन के उपयोग संबंधी प्रमार सम्मिलित है, यह पाया गया है कि गोदी भाड़ा गतिविधि के लिए लागत विवरणियों में गोदी क्रेन से संबंधित व्यय आबंटित नहीं किया गया है।

इसी प्रकार, डॉक के समुद्री-बंध के अनुरक्षण पर व्यय को भी, आनुषंगिक उप-गतिविधि को, जिससे यह संबंधित है, बांटा नहीं गया है। चूंकि इन मदों से संबंधित ठीक-ठीक आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं, लागत विवरणियों में कोई समायोजन करना संभव नहीं हुआ है। यदि पत्तन पर समग्र स्थिति के रूप में विचार किया जाता है तो इस प्रकार के समायोजन का कोई उल्लेखनीय प्रभाव नहीं होगा। इसलिए, पत्तन के अनुमानों को, उपर्युक्त सामान्य संशोधन के अन्तर्गत स्वीकार किया जाता है।

- (vi) वर्ष 2003-04 के लिए अनुमानित प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय वर्ष 2002-03 के वास्तविकों से 20.6% अधिक होने वाले हैं और वर्ष 2004-05 के लिए ये (वर्ष 2003-04 की तुलना में) 4.75% बढ़ने वाले हैं। प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय, जो वर्ष 2002-03 में प्रचालन लागत का 39.29% था, इस प्रकार वर्ष 2003-04 और 2004-05 में बढ़कर प्रचालन लागत का 43.64% होने वाला है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रचालन लागत में वृद्धि की तुलना में प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय में अनानुपातिक वृद्धि शुष्क बंदरगाह के सामने अतिरिक्त तलछट निकर्षण, अस्पताल संबंधी व्ययों में असामान्य वृद्धि, प्रशासनिक अनुभागों की स्थापना लागत में वृद्धि, वल्लारपदम ट्रान्शिपमेंट कन्टेनर टर्मिनल, बंकरिंग टर्मिनल, एलएनजी टर्मिनल आदि कुछ प्रमुख परियोजनाओं की आयोजना और क्रियान्वयन में व्यस्ततापूर्ण गतिविधि जैसे एक मुश्त व्ययों के कारण है। हालांकि पत्तन ने लागत में कमी करने वाले कुछ उपायों की ओर इशारा किया है, इनकी मात्रा नहीं बताई गई है। जैसाकि प्रयोक्ताओं ने ठीक ही कहा है, पत्तन को अनुन्यादक



प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय खर्चों में कमी करने के लिए प्रभावी कदम उठाने की आवश्यकता है। किसी भी हालत में, प्रशुल्क के संशोधन की कवायद में, बड़ी मात्रा में एक मुश्त व्यय को स्वीकार नहीं किया जा सकता क्योंकि इसका प्रशुल्क पर स्थायी प्रभाव होगा। भविष्य में ली जाने वाली परियोजनाओं से संबंधित एक मुश्त व्यय संबंधित परियोजना की प्रारम्भिक लागत का, कानूनन, भाग बनना चाहिए और उन विशिष्ट सुविधाओं का प्रशुल्क निर्धारित करते समय उस पर भी विचार किया जाना चाहिए। इस प्रकार के व्यय के विवरण न होने पर, उनके बिना अनुमान को समायोजित करना संभव नहीं है। इसीलिए, प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय अनुमान को, प्रचालन व्यय के समान, पिछले वर्ष के आंकड़ों में मात्र 6% की वृद्धि देकर संशोधित किया गया है।

(vii) पत्तन के वार्षिक लेखा और बजट अनुमानों में कोचीन फिशरीज हार्बर के आय और व्यय से संबंधित एक अलग विवरणी दिखाई गई है जो वर्ष 2001-02 और 2002-03 में सकल घाटा दिखाती है। पत्तन ने फिशरीज हार्बर के लिए अलग लागत विवरणी न तो प्रस्तुत की है और न ही इसने उसे समूचा समेकित लागत विवरणी में सम्मिलित ही किया है। एक प्रश्न के उत्तर में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि फिशरीज हार्बर का निर्माण कृषि मंत्रालय द्वारा प्रदत्त सहायता-अनुदान से किया गया था और पत्तन को परियोजना के क्रियान्वयन के अधीक्षण का कार्य सौंपा गया था। फिशरीज हार्बर का बजट, लेखा और दरमान अलग रखे जाते हैं। हमारे द्वारा उठाए गए एक विशेष प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया था कि फिशरीज हार्बर का घाटा पत्तन पूरा नहीं करता है किन्तु पत्तन उसे उसके आपातकाल में ब्याजरहित अग्रिम के रूप में कुछ वित्तीय सहायता अवश्य पहुंचाता है। यहाँ यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि फिशरीज हार्बर को या तो आत्म निर्भर होना होगा, या संबंधित मंत्रालय उसके घाटे की भरपाई करे। पत्तन को यह सलाह दी गई है कि वह इस मुद्दे की व्यापक जांच पड़ताल करे और यह सुनिश्चित करे कि इस मद के कारण पत्तन के प्रशुल्क पर कोई बोझ न पड़े।

(viii) वर्ष 2002-03 की वार्षिक पेंशन भुगतान राशि 31.15 करोड़ रुपये की तुलना में वर्ष 2003-04 और 2004-05 में पेंशन भुगतान की अनुमानित राशि क्रमशः 40 करोड़ रुपये और 41 करोड़ रुपये होने वाली है। पत्तन ने बताया है कि पेंशन भुगतान की देयता वर्षानुवर्ष बढ़ती ही जा रही है और इस प्रकार के भुगतान की पूर्ति के लिए कोई पर्याप्त निवेश नहीं किया गया है। इस मद में पत्तन की देनदारी 482 करोड़ रुपये बताई जाती है जिसके सम्म 31.3.2003 को पत्तन का निवेश मात्र 84 करोड़ रुपये है। तथापि पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वित्तीय / लागत विवरणियों में पेंशन और ग्रेयुटी भुगतान की केवल वार्षिक देनदारियों पर ही विचार किया गया है जिन्हें इस विश्लेषण में अनुमति प्रदान की गई है।

(ix) पत्तन ने सकल खंड में, वर्ष 2003-04 में 14.06 करोड़ और वर्ष 2004-05 में 12.40 करोड़ रुपये तक की वृद्धि प्रक्षेपित की है जिसका मुख्य प्रयोजन वर्तमान परिसम्पत्तियों का प्रतिस्थापन है। इससे न तो अतिरिक्त क्षमता बढ़ेगी और न ही यातायात के बढ़ने की अपेक्षा है। अतिरिक्त निवेश से अतिरिक्त यातायात या ज्यादा यातायात मिलना चाहिए या यूनिट लागत में कमी आनी चाहिए या कार्यक्षमता में सुधार होना चाहिए। यद्यपि प्रस्तावित पूंजी व्यय से इस प्रकार के परिवर्तन अपेक्षित नहीं हैं, चूंकि यह निवेश वर्तमान परिसम्पत्तियों की प्रतिस्थापना के लिए बताया गया है, इसे यातायात को स्थिर रखने हेतु मान लिया गया है।

(x) सीओपीटी के वर्णनानुसार कार्यरत पूंजी ऋणात्मक है। तथापि इस विश्लेषण के लिए कार्यरत पूंजी शून्य समझी गई है।

(xi) पत्तन गतिविधिवार / उप गतिविधिवार नियोजित पूंजी और उस पर प्रतिलाभ का विवरण प्रस्तुत नहीं किया है। प्रत्येक गतिविधि / उप-गतिविधि के लिए प्रतिलाभ के बाद निम्बल बड़ी हुई / घटी हुई स्थिति के आकलन तक पहुंचने के लिए इन विवरणों की आवश्यकता है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि नियोजित पूंजी का उनके द्वारा (गतिविधि / उपगतिविधिवार) विवरण इस समय तैयार नहीं किया जाता है और जब वर्तमान वित्तीय वर्ष में संशोधित लेखा प्रणाली / फॉर्मेट लागू किए जाएंगे, तब ये तैयार किए जा सकेंगे। उन्होंने आगे स्पष्ट किया है कि परिसम्पत्तियों पर मूल्यहास वहां आबंटित किया गया है, जहाँ कहीं भी परिसम्पत्तियों को किस विशेष उप-गतिविधि के साथ चिह्नित किया जा सकता है और शेष मूल्यहास को उप-गतिविधियों में लागत के आधार पर बांट दिया गया है। सीओपीटी द्वारा उपगतिविधिवार मूल्यहास को निर्धारित करने की सैली सारगर्भित नहीं जान पड़ती है। परिसम्पत्तियों को प्रत्येक गतिविधि / उपगतिविधि के साथ जोड़ने की आवश्यकता मूल्यहास उस आधार पर आकलित होना चाहिए। यहाँ यह उल्लेखनीय है कि अन्य प्रमुख पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित फॉर्मेट में गतिविधिवार / उपगतिविधिवार प्रस्तुत करने की स्थिति में रहे हैं। इसलिए सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह प्रशुल्क के अगले संशोधन / समीक्षा के समय आबंटन की समुचित विधि का अनुसरण करते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित फॉर्मेट में लागत विवरणियां प्रस्तुत करे।

सीओपीटी से गतिविधि उपगतिविधि के लिए नियोजित पूंजी के आनुषंगिक विवरण के अभाव में और प्रमुख गतिविधियों की लागत स्थिति का आकलन करने के लिए वर्ष 2002-03 के वार्षिक लेखा के अनुसार परिसम्पत्तियों का निम्बल खंड पत्तन संबंधी गतिविधि, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और सम्पदा संबंधी गतिविधि को तदर्थ आधार पर आबंटित कर दिया गया है। व्यापक वर्गीकरण के आधार पर भूमिका निम्बल खंड 20% कार्गो प्रहस्तन गतिविधि को और 80% सम्पदा को आबंटित किया गया है; भवन और शौडस 40% कार्गो प्रहस्तन को और 60% को आबंटित किए गए हैं; जल, विद्युत, पाइप लाइनों की संस्थापना 50% सम्पदा को और पोत तथा कार्गो संबंधी गतिविधियों को 25% - 25% आबंटित की गई है। वर्ष 2003-04 और 2004-05 में निम्बल खंड पर पहुंचने के लिए खंड में वृद्धियां इन मुख्य गतिविधियों में उसी अनुपात में आबंटित कर दी गई हैं और मूल्यहास पर भी समानुपातिक रूप से विचार किया गया है। तदर्थ बंटवारा, कम से कम मुख्य गतिविधियों की निम्बल बड़ी हुई / घटी हुई स्थिति के विश्लेषण और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की अनुमति देने के प्रयोजन से किया गया है और इसे पूर्व उद्धरण के रूप में नहीं लिया जा सकता।

(xii) इस समय प्रमुख पत्तन न्यासों के मामले में, नियोजित पूंजी पर अधिकतम अनुमेय प्रतिलाभ में वह दर जिस पर पत्तन न्यासों को भारत सरकार के ऋण उपलब्ध हैं और प्रत्येक अनिवार्य कोश का 3% भी सम्मिलित हैं। चूंकि भारत सरकार द्वारा प्रमुख पत्तन न्यासों को ऋण देने की दर इस वर्ष से, संशोधित कर 11.5% कर दी गई है, पत्तन द्वारा लागत विवरणी में विचारित दर 18.5% के मुकाबले,

नियोजित पूंजी पर अधिकतम अनुमेय प्रतिलाम की दर 17.5% है। तदनुसार लागत विवरणियों में आवश्यक सुद्धियां कर ली गई हैं।

पत्तन ने दर्शाया है कि पत्तन की समग्र आकलित क्षमता 19.71 मीटरिक टन की तुलना में वर्ष 2003-04 में 13.50 मी.ट. और वर्ष 2004-05 में 14.04 मी.ट. कार्गो प्रहस्तित किए जाने का अनुमान है। इस प्रकार, इन दोनों वर्षों में कुल क्षमता का औसतन 30% (लगभग) उपयोग किया जाएगा। तदनुसार, नियोजित पूंजी पर अधिकतम अनुमेय प्रतिलाम, क्षमता के उपयोग के संदर्भ में, जैसाकि सामान्यतः अन्य प्रशुल्क मामलों में किया जाता है, संशोधित कर 17.5% दिया गया है।

शुरू-शुरू में, सीओपीटी द्वारा तैयार की गई समेकित लागत विवरणी में ऋण पर ब्याज अलग दिखाया जाता था और इसे नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम के रूप में सम्मिलित किया जाता था। सीओपीटी ने, ऋण पर ब्याज की दोहरी गिनती दूर करने के लिए, संशोधित लागत विवरणी में से, ऋण पर ब्याज संबंधी अलग प्रविष्टि को हटा दिया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चूँकि गतिविधि / उप-गतिविधिवार लागत विवरणियों में नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम को शामिल नहीं किया गया था, पत्तन से प्रत्येक गतिविधि / गतिविधि के लिए और पत्तन पर सकल इकाई के रूप में ऋण पर ब्याज दर्शाने का अनुरोध किया गया था ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि ये गतिविधिवार विवरणियां कम से कम सभी लागत तत्वों को समाहित तो करती हैं फिर चाहे पत्तन नियोजित पूंजी के आबंटन और उस पर, प्रतिगतिविधि / उप गतिविधिवार प्रतिलाम आबंटित करने की स्थिति में न हो। पत्तन द्वारा अनुमानित ब्याज की राशि गतिविधिवार लागत विवरणी में सम्मिलित कर ली गई है और यह सुनिश्चित है कि ऋण पर ब्याज समेकित लागत विवरणी में और गतिविधिवार लागत विवरणी में दो बार नहीं किया गया है।

- (xiii) ऊपर दिए हुए विश्लेषण के अधीन, समेकित लागत विवरणी और मुख्य गतिविधिवार लागत विवरणियों को संशोधित कर दिया गया है। संशोधित लागत विवरणियों परिशिष्ट (क) से (घ) के रूप में संलग्न हैं। वर्ष 2003-04 और वर्ष 2004-05 के लिए वित्तीय / लागत विवरणियों द्वारा घोषित किए गए परिणामों की संक्षिप्त स्थिति निम्नलिखित सारणी में दर्शाई गई है :-

क्र.सं.	गतिविधि	बढ़ी हुई / घटी हुई		बढ़ी हुई / घटी हुई		अधिशेष / घाटा		अधिशेष / घाटा	
		(+)	(-)	(+)	(-)	(+)	(-)	(+)	(-)
		2003-04		2004-05		प्रचालनीय आय के प्रतिशत के रूप में		प्रचालनीय आय के प्रतिशत के रूप में	
		लाख रुपये में		लाख रुपये में		2003-04		2003-04	
(i)	पत्तन समग्र रूप से	(+)	160.09	(+)	776.49	(+)	0.7%	(+)	3.2%
(ii)	पत्तन समग्र रूप से (सम्पदा गतिविधि को छोड़कर)	(+)	97.88	(+)	590.09	(+)	0.5%	(+)	2.8%
(iii)	पत्तन और बंदरगाह सुविधा	(-)	3329.08	(-)	3450.94	(-)	42.3%	(-)	42.3%
(iv)	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	(+)	3461.98	(+)	4041.03	(+)	28.5%	(+)	30.6%
(v)	सम्पदा गतिविधि	(+)	62.22	(+)	186.40	(+)	2.5%	(+)	7.1%

सारणी से यह स्पष्ट है कि समग्र रूप में पत्तन वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए, पत्तन द्वारा बताई गई ऋणात्मक कार्यरत पूंजी के बाद भी, कार्यरत पूंजी को शून्य समझते हुए, प्रचालनीय आय का औसतन 2% अधिशेष दिखाता है।

पोत संबंधी गतिविधि औसतन 42.3% का घाटा दिखाती है जो शायद कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधिशेष से, जो शायद वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए 29.6% है, पूरा किया जाता है।

विभिन्न गतिविधियों के बीच वर्तमान परस्पर घाटा-पूर्ति को देखते हुए, तटीय पोतों को मिलने वाली रियायतें स्वीकृत स्तर पर बनाए रखने के लिए उनके प्रभारों में वृद्धि करने के सिवाय प्रशुल्कों में किसी प्रकार वृद्धि न्यायोचित जान पड़ती है।

इस प्राधिकरण ने हाल ही में प्रतिघंटा गोदी माड़ा आरम्भ किया है जिसकी वजह से गोदी माड़े से होने वाली आय में शायद कुछ कमी आए। पत्तन ने आय में इस कमी के लिए अपने अनुमानों में कोई प्रावधान नहीं किया है। लेवी के यूनिट में परिवर्तन के कारण गोदी-माड़ा आय में कमी के कारण परिलक्षित 2% की समस्त अधिशेष स्थिति कुछ नीचे आ जाए। इसके अतिरिक्त पत्तन ने संकेत दिया है कि तटीय पोतों की दरों में संशोधन से पत्तन पर आने वाले पोतों की संख्या में कमी आ सकती है। पत्तन को, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित उच्चतम दरों से नीचे के स्तर के प्रशुल्क पर प्रचालन हेतु उपलब्ध अधिकार को देखते हुए तार्किक रूप से यह माना जा सकता है कि पत्तन इस प्रकार की कमी करेगा जिसका अर्थ होगा प्रक्षेपित राजस्व अधिशेष में और अधिक कटौती। इस वजह से, वर्तमान प्रशुल्क को बदलना आवश्यक नहीं समझा गया है, हालांकि अधिशेष की स्थिति प्रशुल्क में इस सीमा तक कटौती की अपेक्षा करती है।

ऊपर वर्णित लागत स्थिति के अलावा, जैसाकि सीओपीटी के न्यासी मंडल ने ठीक ही सुझाव दिया था, विभिन्न अन्य पर्यावरणीय तथ्यों पर भी विचार किया जाना है। सीओपीटी को आशंका है कि यदि प्रशुल्क में वृद्धि की गई तो पोत-यातायात विमुख हो जाएगा। सीओपीटी अपने कन्टेनर प्रहस्तन प्रचालनों के निजीकरण और एक ट्रान्सिपमैट टर्मिनल के विकास हेतु सक्रियता से विचार कर रहा



है। पैट्रोलियम उद्योग में बदलते परिदृश्य को भी हमें ध्यान में रखना है। लागत और गैर-लागत दोनों अवयवों पर राख-सांथ विचार करते हुए यदि वह ऐसा चाहे तो, बाजार की स्थिति और सामने आते हुए अवसरों के आधार पर वर्तमान दरों में संशोधन न करना और पत्तन को इन दरों में कमी करने की अनुमति प्रदान करना) न्यायसंगत होगा।

इस पत्तन ने इस विचार का हमेशा समर्थन किया है कि पत्तन की सम्पदा का इष्टतम और वाणिज्यिक सदुपयोग होना चाहिए ताकि सम्पदा से अर्जित राजस्व से पत्तन मुख्य गतिविधियों को सहारा मिल सके। सम्पदा के किराए निर्धारित करने के मागले में सामान्य लागताधिक विधि लागू नहीं होती और ये आनुषंगिक सरकारी मार्गदर्शियों के अनुसार बाजार दरों से संचालित होते हैं।

ऐसा समझा जाता है कि सरकार, बुधिराजा समिति की सिफारिशों के आधार पर पत्तन भू प्रबन्धन पर नए मार्गदर्शियों के विषय में सक्रियता से विचार कर रही है। सम्पदा गतिविधि में अधिशेष राजस्व स्थिति के बाद भी सीओपीटी को इस विषय में संशोधित सरकारी मार्गदर्शियों की घोषणा के बाद, सम्पदा किरायों की समीक्षा के लिए एक अलग प्रस्ताव लेकर आने का विकल्प प्रदान किया है।

(xiv) सीओपीटी ने पोत की जीआरटी और उसके साथ पोत द्वारा डोए जा रहे डैक कार्गो / कन्टेनरों के भार / आयतन के सन्दर्भ से पोत संबंधी प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है। यह प्रावधान अधिकांश प्रमुख पत्तनों में अनुपालित चलन के अनुरूप नहीं है; वास्तव में, जहाँ कहीं भी यह प्रावधान अस्तित्व में था, हटा दिया गया है। ऐसी स्थिति में, इसी प्रकार का निर्धारण इस मागले में भी लागू किया गया है और डैक कार्गो / कन्टेनरों पर पोत संबंधी प्रभार लगाने वाला प्रावधान हटाया जाता है।

(xv) इस प्राधिकरण ने दिनांक 12 मई 2000 के अपने आदेश के माध्यम से पत्तन के उस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान किया था जिसमें पत्तन पर आने वाले विदेशी यात्री पोतों को पोत संबंधी प्रभारों में 33.33 की छूट प्रदान की गई थी और पत्तन को निदेश दिया गया कि वह प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन के समय, सेवाओं की लागत के आधार पर एक विशेष दर प्रस्तावित करे। पत्तन ने इस प्रस्ताव में पोतों की इस श्रेणी के लिए कोई अलग दर प्रस्तावित नहीं की है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि विदेशी यात्री पोतों को कोई भी अतिरिक्त अलग सुविधा उपलब्ध नहीं करवाई जाती है। कोचीन पत्तन में अधिकाधिक विदेशी यात्री पोतों को आकर्षित करने के लिए वर्तमान छूट को जारी रखने का प्रस्ताव है। पत्तन इस बात पर सहमत हो गया है कि जब विशेष रूप से यात्री टर्मिनल स्थापित किया जाएगा तो एक अलग, लागत आधारित दर प्रस्तावित की जाएगी। पत्तन द्वारा प्रस्तुत व्याख्या को स्वीकार कर लिया गया है और विदेशी यात्री पोतों पर वर्तमान छूट जारी रखी गई है।

(xvi) कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन ने उल्लेख किया है कि गोली-बारूद वाला कार्गो, खुला हुआ और कन्टेनरयुक्त दोनों ही गोदी सं. क्यू 4 पर प्रहस्तित होता है। चूंकि क्यू 4 पर कन्टेनर प्रहस्तन सुविधाएँ उपलब्ध नहीं हैं, तो ऐसे पोतों को क्यू 8 पर स्थानान्तरित करना पड़ता है जिसके कारण पड़ोस की गोदी सं. क्यू 7 और क्यू 9 को खाली रखना पड़ता है, जिसके लिए दो अतिरिक्त पत्तन संबंधी प्रभार लगाए जाते हैं। उनका मानना है कि अतिरिक्त प्रभार नहीं वसूले जाने चाहिए क्योंकि गोदी को बदलने की आवश्यकता क्यू 4 गोदी पर बुनियादी संरचनात्मक सुविधाओं के अभाव में पैदा होती है। सीओपीटी ने अपने उत्तर में बताया है कि गोदी सं. क्यू 4 पर कन्टेनर प्रहस्तन सुविधाएँ उपलब्ध करवाना आर्थिक दृष्टि से व्यावहारिक नहीं है। पत्तन ने सुझाव दिया है कि ग्राहक क्यू 4 गोदी में कन्टेनरों का प्रहस्तन कर सकते हैं बशर्ते उनके पास आवश्यक उपकरण हों। यह सच है कि पत्तन प्रत्येक गोदी पर कन्टेनर प्रहस्तन सुविधाएँ सृजित नहीं कर सकता। सीओपीटी क्यू 4 पर कन्टेनरों के प्रहस्तन को अनुमति देने के लिए तैयार है बशर्ते प्रयोक्ता प्रहस्तन के लिए अपने उपकरण लाएँ। यदि शिपिंग लाइनें क्यू 8 में स्थानान्तरण से बचना चाहती हैं तो वे यह सुझाव स्वीकार कर सकती हैं। यदि वे क्यू 8 में स्थानान्तरण पसंद करती हैं तो उन्हें अतिरिक्त पोत संबंधी प्रभार तो देने ही होंगे। इस सन्दर्भ में पैदा होने वाले अतिरिक्त प्रभारों का बोझ अन्ततोगत्वा, पोत-स्वामी / एजेंट द्वारा कार्गो के वास्तविक आयातक पर ही डाला जाता है।

कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन और भारतीय नौवहन निगम ने भी, संलग्न गोदियों को खाली रखने के लिए अतिरिक्त पोत संबंधी प्रभार लगाने पर प्रश्न किया है और सुझाव दिया है कि इस प्रकार की लेवी केवल तब ही लगाई जाए जब कोई गोदी खाली रखी गई और उसके बाहर कोई पोत खड़ा वहाँ आने की प्रतीक्षा कर रहा हो।

इस प्राधिकरण ने 5 जनवरी 2001 को पारित अपने आदेश में पहले ही स्पष्ट किया है कि पत्तन में (गोदी में) रुकने वाले पोतों के लिए पत्तन देयताओं और पाइलटेंज शुल्क का भुगतान करना आनुषंगिक है। पत्तन देयताओं और पाइलटेंज शुल्क के अन्तर्गत समाहित सेवाएँ वैकल्पिक नहीं हैं जिन के लिए पोत यह निर्णय ले सके कि वह उन्हें प्राप्त करे अथवा नहीं। ये सेवाएँ प्रकृति से अनिवार्य रही हैं। पत्तन को राजस्व के घाटे में पत्तन देयताएँ, गोदी भाड़ा और पाइलटेंज शुल्क शामिल हैं। पत्तन को गोदी भाड़ा भी प्राप्त होता यदि जिस गोदी को खाली रखने का अनुरोध किया गया है, उसमें कोई और पोत उहरा होता। ऐसा होते हुए, इस संबंध में वर्तमान प्रावधान में परिवर्तन करना आवश्यक नहीं पाया गया है।

(xvii) मिश्रित गोदी भाड़े में गोदियों के उपयोग के अलावा विभिन्न सुविधाओं / सेवाओं का प्रावधान शामिल है। ऐसी सुविधाओं / सेवाओं की दरमान में सूची दी गई है। सीओपीटी इस प्रावधान को इस आधार पर हटाना चाहता है कि गोदी भाड़ा प्रभार पूरी तरह पोतों से वसूले जाने योग्य हैं। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि इस प्राधिकरण ने पहले ही निर्धारित किया था कि मिश्रित गोदी भाड़ा पोतों द्वारा देय है और इसने, इस प्रशुल्क तत्व में सम्मिलित पोत और कार्गो से संबंधित अवयवों को अलग से दर्शाने का किया गया अनुरोध स्वीकार करने से इन्कार कर दिया था। जबकि यह स्थिति सीओपीटी मामले में भी समान रूप से लागू होगी, मिश्रित गोदी भाड़े में शामिल सेवाओं की सूची हटाने का कोई औचित्य नहीं है। इस विषय में सीओपीटी का अनुरोध इसलिए, स्वीकार नहीं किया जाता है।

(xviii) पत्तन से और पत्तन की ओर कार्गो लाने ले जाने वाले सभी अन्तर्देशीय जल बजरो को पत्तन देयताओं के भुगतान से और अगोनिया बजरो से इतर बजरो को गोदी-भाड़ा प्रभार के भुगतान से मुक्त रखने के लिए एक नया प्रावधान प्रस्तावित किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि ये बजरे पत्तन के तलछट निकाले हुए चैनल का उपयोग नहीं करते; वे संख्या में बहुत कम हैं; उन्हें एक अलग

गोदी में आवश्यकता नहीं होती, न ही वे, यदि उसी गोदी में खड़े हैं जिसमें कोई पोत खड़ा है तो वे उस पोत के काम में कोई रुकावट नहीं डालते हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि हालांकि वर्तमान दरमान में कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं है, यह अन्तर्देशीय जलधारा यातायात को प्रोत्साहित / संवर्धित करने के लिए इस प्रकार के बजरो से कोई पोत संबंधी प्रभार वसूल नहीं कर रहा है। इसने इस अवसर पर एक स्पष्ट प्रावधान शामिल करने के लिए अब प्रस्ताव किया है। चूंकि यह छूट या रियायत, जैसाकि पत्तन ने बताया है, अब भी अस्तित्व में है, इस प्रावधान को, जैसा पत्तन ने प्रस्तावित किया है, दरमान में ज्यों का त्यों सम्मिलित किया जाता है।

(xix) कोचीन गोदी के लिए, जिसे हाल ही में 21 करोड़ रुपये की लागत से आधुनिक बनाया गया है, गोदी भाड़ा प्रभार उसी स्तर पर निर्धारित किया गया है जो उर्वरक गोदी प्रहस्तन के लिए समर्पित गोदी क्यू 10 के लिए प्रस्तावित दर है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इस भाड़े में कोई तटीय क्रेन / गोदाम या बैंक अप एरिया प्रदान नहीं किया गया है। लागत आधारित प्रशुल्क रु. 3485/- प्रति जॉइंट ही आकलित हुआ है जिसे निर्धारित नहीं किया जा सकता क्योंकि बीटीपी गोदी का पहले ही उसकी क्षमता से बहुत कम उपयोग हो रहा है। पत्तन आशा करता है कि इस गोदी के उपयोग में सुधार होगा क्योंकि बैंक-अप क्षेत्र को सीमेंट की उतलाई और पेंटिंग के लिए पट्टे पर चढ़ा दिया गया है। इसका प्रस्ताव है कि उस समय तक, क्यू 10 गोदी के लिए लागू दर को लगाना जारी रखा जाए। आदर्श रूप में, दरें प्रदत्त सुविधाओं की लागत पर आधारित होनी चाहिए। तथापि प्रस्तावित दर को, पत्तन का कर्तव्यविक निर्णय मानकर अनुमोदन प्रदान किया जाता है।

(xx) इस अवसर की एक नई सशर्तता प्रस्तावित की गई है कि यदि कोई पोत, आठ घंटे तक या उससे अधिक समय तक पत्तन का उपस्कर खराब हो जाने के कारण या आठ घंटे तक बिजली गुल रहने के कारण, कन्टेनर गोदी में उस पूरे आठ घंटे या अधिक समय तक बेकार खड़ा रहने के लिए विवश किया जाता है तो उस पोत से गोदी भाड़ा प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। कोचीन स्टीमर एजेंसी एसोसिएशन ने सुझाव दिया है कि यदि पोत के ठहरने की पूरी अवधि में बेकार खड़ा रहने की कुल अवधि 8 घंटे होती है तब भी गोदी भाड़ा नहीं लिया जाना चाहिए। सीएसएलए ने भी इस मत का समर्थन किया है। प्रयोक्ताओं का तर्क विचारणीय है। चूंकि गोदी भाड़ा का यूनिट आठ घंटे से घटा कर एक घंटा कर दिया गया है, प्रस्तावित धारा को इस प्रकार संशोधित किया जाता है कि एक घंटे के उस समयखंड के लिए कोई गोदी भाड़ा देय नहीं होगा, एक घंटे के जिस समय खंड में पत्तन का उपस्कर खराब हो जाने के कारण या बिजली चले जाने के कारण पोत बेकार खड़ा रहा है।

(xxi) पाइलटिंग शुल्क में पाइलट की सेवाएँ और भीतर की ओर और बाहर की ओर हलचल (आवाजाही) के लिए टग्स / लांचों की अपेक्षित राख्य का प्रावधान और पत्तन के अनुरोध पर उसी बंदरगाह प्रणाली / खाड़ी में एक अन्तरण समाहित होगा। पत्तन द्वारा प्रस्तावित पाइलटिंग शुल्क की परिभाषा कुछ अन्य पत्तनों के लिए अनुमोदित सामान्य सूत्र (फार्मूले) के अनुसार नहीं है। पत्तन ने, तत्पश्चात् इसे संशोधित करना स्वीकार कर लिया है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित पाइलटिंग शुल्क की परिभाषा अन्य पत्तनों पर निर्धारित सामान्य सूत्र के अनुसार संशोधित कर दिया गया है। यदि सभी पत्तनों पर मिश्रित पाइलटिंग शुल्क को साझा रूप से खोलने का फैसला ले लिया गया है तो इसी व्यवस्था सीओपीटी पर भी लागू होगी।

(xxii) "पत्तन से सुविधा" के लिए पोतों का अन्तरण अलग से प्रामाण्य नहीं है। इसलिए "पत्तन की सुविधा" क्या है, इसकी परिभाषा करना "पत्तन की सुविधा" आवश्यक है। इस प्राधिकरण द्वारा अन्य महापत्तनों पर अनुमोदित सामान्य सूत्र जिसमें उन परिस्थितियों को शामिल किया गया है जिनके अन्तर्गत अन्तरण को पत्तन की सुविधा समझा जा सकता है, इस विषय में किसी भी अस्पष्टता से बचने के लिए दरमान में शामिल की गई है।

(xxiii) पत्तन की पदत सेवाओं की लागत के आधार पर जीआरटी दर के बजाय पाइलटिंग प्रभारों के 50% की दर से पोत के अनुरोध पर पोत के स्थानान्तरण के लिए प्रभारों हेतु प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पोत को एक गोदी से दूसरी गोदी में स्थानान्तरित करने, उसे लागत की गणना करना कठिन है और दूसरे, स्थानान्तरण करने में जितना-जैसा परिश्रम करना पड़ता है, वह मूल पाइलटिंग हलचल के समान ही होता है। पत्तन द्वारा अभिव्यक्त कठिनाइयों को देखते हुए यदि पाइलटिंग शुल्क के एक सुनिश्चित प्रतिशत के रूप में प्रभार की अनुमति दी भी दी जाए तो प्रस्तावित प्रभार की मात्रा बहुत अधिक दिखाई पड़ती है। स्थानान्तरण प्रभार का, न्यू.म.प.न्या. में पाइलटिंग शुल्क का 25% और तू.प.न्या. में 20% वसूल किए जाते हैं। किसी उपलब्ध विस्तृत लागत विश्लेषण के अभाव में, स्थानान्तरण प्रभारों को पाइलटिंग शुल्क के 25% तक सीमित करना उचित पाया गया है। पत्तन, कम से कम, अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव के समय तक सेवा की लागत पर आधारित, स्थानान्तरण प्रभार जी आर टी आधार पर निर्धारित करने पर विचार कर सकता है।

(xxiv) वर्तमान दरमान में, पाल पोतों को अनिवार्य पाइलटिंग से मुक्त रखने के लिए शुल्क लगाने का प्रावधान है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पाल पोतों की श्रेणी के अन्तर्गत केवल मौज-मस्ती के प्रयोजन वाले पाल-पोत ही पत्तन पर आते हैं और पिछले पांच वर्षों में उनकी संख्या बहुत क्षीण हो गई है, लगभग नगण्य। पत्तन ने पालपोत पाइलटिंग के पद भी समाप्त कर दिए हैं, और इसीलिए उसने इस अवसर को हटाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा प्रावधान हटाए जाने का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

(xxv) पत्तन की तलछट निकर्षण के लिए (पत्तन तलछट निकर्षण से इतर) प्रति 8 घंटे एक अलग पाइलटिंग शुल्क का प्रस्ताव किया है। एक प्रभार के अन्तर्गत, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कोचीन शिपयार्ड लिमि. और नेवल बेस, अपने-अपने चैनलों में से तलछट निकालने के लिए पत्तन के निकर्षक भाड़े पर लिया करते थे जबकि अब वे बाहर के निकर्षक भाड़े पर लेते हैं जिसके लिए पत्तन प्रति 8 घंटे आधार पर पाइलटिंग उपलब्ध करवाता है। प्रस्तावित दर के लिए पोत के बोर्ड पर पाइलटिंग को रोकने के लिए प्रतिघटा प्रभार और 50% उपरि दर में बढ़ाए गए हैं। तलछट निकर्षण के लिए प्रस्तावित पाइलटिंग शुल्क (पत्तन के तलछट निकर्षण से इतर) को अनुमोदन प्रदान किया जाता है।

- (xxvi) कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन ने सुझाव दिया है कि यदि पत्तन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के प्रचालन के कारण विलम्ब हुआ हो तो पाइलेट को रोकने के लिए या आरजीटी गेन्द्री गोदी पर आने वाले पोतों के लिए पाइलेट हेतु मांग पत्र रद्द करने के लिए प्रभार वसूल नहीं किया जाना चाहिए। फरवरी 1998 में आयोजित एक कार्यशाला में अपनाए गए मार्गदर्शनों में से एक के अनुसार पत्तनों द्वारा किए गए विलम्ब के लिए प्रयोक्ताओं से भुगतान नहीं लिया जाना चाहिए। यह उचित ही है कि यदि विलम्ब या रद्द करने के लिए सीधे-साधे पत्तन जिम्मेदार है या यह उसके कारण हुआ है तो ऐसे प्रभार नहीं लगाए जाने चाहिए।
- (xxvii) यदि किसी विशेष गोदी में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण या किसी अन्य कारण से उस विशेष गोदी से लगती हुई गोदियों को भी खाली रखना अपेक्षित है तो प्रस्तावित दरमान में, उस विशेष पोत से, 100% या 50% अतिरिक्त घाट शुल्क वसूलने का प्रावधान प्रस्तावित किया गया है। संलग्न या पड़ोसी गोदी खाली रखने से होने वाली राजस्व की हानि की मरपाई के लिए पोत संबंधी प्रभारों की मद में अतिरिक्त प्रभार लगाना तो समुचित हो सकता है किन्तु पत्तन संलग्न गोदी को खाली रखने के मामले में अतिरिक्त घाट शुल्क लगाने के लिए पर्याप्त या संतोषप्रद आधार नहीं दे पाया है। तत्पश्चात्, हमारे द्वारा दिए गए सुझाव के आधार पर पत्तन यह प्रावधान हटाने के लिए सहमत हो गया।
- (xxviii) यदि एक पोत से उतारा गया कार्गो, साथ वाली गोदी से इतर किसी हल्के पोत पर ले जाया जाता है तो पत्तन ने घाट शुल्क का 75% वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि टूटीकोरिन, कांडला और चेन्नई जैसे कुछ अन्य महापत्तनों पर इसी प्रकार के प्रचालन के लिए घाट शुल्क का 50% वसूल किया जाता है। ऐसा होते हुए, अन्य पत्तनों पर निर्धारित प्रशुल्क के अनुरूप, प्रस्तावित दर को कम करके 50% किया जाता है।
- (xxix) प्रस्तावित घाट शुल्क अनुसूची, घाट शुल्क लगाने के प्रयोजन से "अनिर्दिष्ट श्रेणी" के अन्तर्गत कार्गो के वर्गीकरण के लिए कोई प्रावधान नहीं है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीएचपीटी से संबंधित एक मामले में इस मुद्दे पर विचार विमर्श हुआ था जिसमें यह निर्णय लिया गया था कि किसी वस्तु / मद को अनिर्दिष्ट श्रेणी के अन्तर्गत वर्गीकृत करने से पहले, यह पता लगाने के लिए कि क्या कार्गो को घाट शुल्क अनुसूची में किसी निर्दिष्ट श्रेणी के अन्तर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं, सीमा शुल्क वर्गीकरण भी देखा जाना चाहिए। चूंकि इस विषय में, प्रस्तावित दरमान में अन्तर / फासला है, इस प्रावधान को सम्मिलित करना समुचित पाया गया है।
- (xxx) पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरमान प्रावधान करता है कि अनुमत निःशुल्क अवधि में रविवार, सीमा शुल्क अवकाश के दिन और पत्तन के अकार्य दिवस भी शामिल होंगे। पत्तन ने यह कहते हुए प्रावधान को न्यायोचित ठहराने का प्रयास किया है कि अनुमत निःशुल्क दिनों की संख्या अधिक है और वर्तमान विधि से बिल तैयार करते समय दिनों की गणना सुगमता से करने में सहायता मिलती है। इस संदर्भ में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि सभी अन्य प्रमुख महापत्तनों और निजी टर्मिनलों में निःशुल्क दिन रविवार, सीमा शुल्क अवकाश और पत्तन अकार्य दिवसों को छोड़कर अनुमत किए जाते हैं। पत्तन ने, अन्य पत्तनों में अपनाए गए सामान्य निर्धारण से अलग जाने के लिए कोई विशेष कारण नहीं बताया है। प्रस्तावित धारा को अन्य महापत्तनों में निर्धारित प्रावधान के अनुरूप लाने के लिए उसमें बदलाव किया गया है। तथापि निःशुल्क दिनों की संख्या स्थानीय परिस्थितियों के आधार पर भिन्न-भिन्न पत्तनों में भिन्न-भिन्न हो सकती है। इस धारा में किए गए बदलाव को देखते हुए निःशुल्क दिनों की संख्या आयात कार्गो के मामले में 10 से घटाकर सात की जाती है और निर्यात कार्गो के मामले में 15 से घटाकर 12 की जाती है। यदि पत्तन विभिन्न निःशुल्क अवधियों प्रस्तावित करना चाहता है तो वह अलग से एक अच्छी तरह विश्लेषित प्रस्ताव लेकर आए।
- (xxxi) प्रशुल्क में घोषित मात्रा से अधिक मात्रा में उतारे गए सामान्य के विलम्ब शुल्क में छूट देने का प्रावधान है। त्वरित संचार सुविधाओं के इन दिनों में, इस प्रकार के मामलों में किसी भी छूट का कोई औचित्य नहीं है। ऐसी छूट या रियायतें, जो पहले उपलब्ध थीं, टूटीकोरिन पत्तन न्यास कांडला पत्तन न्यास और मुंबई पत्तन न्यास के दरमानों से वापिस ले ली गई है। इसलिए वर्तमान प्रावधान को दरमान से हटाया जाता है।
- (xxxii) (क) विशेष मामलों में विलम्ब शुल्क मुक्त अवधि को संचालित करने वाली वर्तमान सशर्तताओं को बनाए रखने का प्रस्ताव है। सीमा शुल्क तथा अन्य सार्वजनिक प्राधिकरणों द्वारा (जांच-परख की सामान्य प्रक्रिया से इतर) रोके जाने वाली अवधि, वह निःशुल्क अवधि जब पत्तन पैकेज को ढूंढ पाने में असमर्थ हो, आदि अवरोधन अवधियों के साथ व्यवहार करने संबंधी प्रावधानों को यह ध्यान में रखते हुए कि पत्तन केवल उन्हीं विलम्बों के लिए उत्तरदायी होगा जो उससे संबंधित हैं। अधिक युक्तिसंगत बनाए जाने की आवश्यकता है। चूंकि वर्तमान प्रावधान लम्बे समय से प्रचालन में है, इन्हें जारी रहने की अनुमति दी जाती है।
- (ख) पत्तन ने शट-आऊट कार्गो पर उस तिथि से जिस तिथि को वह पत्तन परिसर में प्रवेश करता है, उस तिथि तक जिस तिथि को उस पोत के नाम से परिवर्तन होता है बाद में जिसमें उसका नौमरण किया जाना है, विलम्ब प्रभार लगाने हेतु नई धारा के लिए प्रस्ताव किया है। यह प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- (ग) वर्तमान दरमान में विलम्ब शुल्क प्रभारों की माफी के लिए मार्गदर्शी हैं। ये, इस प्रकार की माफी के लिए सरकार द्वारा जारी मार्गदर्शियों के आधार पर हैं।
- यह यह ध्यान देने योग्य है कि ये मार्गदर्शी महापत्तन न्यास के न्यासी मंडल द्वारा महा.प.न्या. अधिनियम की धारा 53 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों के उपयोग का विनियमन करने के लिए सरकार द्वारा जारी किए गए हैं। धारा 48, 49 और 50 के अन्तर्गत इस प्राधिकरण द्वारा तैयार किए गए दरमान में इस प्रकार के मार्गदर्शियों को शामिल करना आवश्यक नहीं है। साथ ही, अन्य महापत्तनों के दरमानों में भी ये मार्गदर्शी सम्मिलित नहीं हैं। ऐसा होते हुए, विलम्ब शुल्क की वापसी / माफी से संबंधित धारा को हटाया जाता है।

- (xxxiii) कोचीन कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन ने कुछ ब्रेक बल्क कार्गो पर उसके मूल्य के आधार पर विलम्ब शुल्क लगाने की शिकायत की है। यह स्थिति सीओपीटी द्वारा घाट शुल्क के एक प्रतिशत के रूप में विलम्ब शुल्क वसूलने के चलन पर अमल करने के कारण पैदा हुई। जब घाट शुल्क मूल्याधारित है तो विलम्ब शुल्क भी मूल्याधारित हो जाता है। इस प्राधिकरण ने कई बार यह निर्णय दिया है कि पत्तन प्रभार, कार्गो के मूल्य की बजाय ज्यादातर उसके वजन / आयतन / यूनिट के आधार पर निर्धारित होना चाहिए। किन्तु एकाएक इस प्रकार के युक्तिकरण का पत्तन के राजस्व पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। मूल्य के आधार पर लगाए जाने वाले विलम्ब-शुल्क के राजस्व पर प्रभावों की सुविश्लेषित स्थिति नहीं होने से हम इस विषय में कोई सुओ मोदू एडजुमेंट देने में असमर्थ हैं। सीओपीटी को सलाह दी जाती है कि वह इस विषय में सीसीएचए की आपत्ति पर गंभीरता से विचार करे और कम से कम प्रशुल्क के अगले सामान्य संशोधन में घाट शुल्क और विलम्ब शुल्क की अनुसूचियों को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव प्रस्तुत करे।
- (xxxiv) सीओपीटी ने प्रस्ताव दिया है कि जब प्रयोक्ताओं से संबंधित आदि उपस्कर, आयात / निर्यात प्रचालन के प्रयोजनों से इतर प्रयोजनों के लिए पत्तन-तट क्रेनों पर लगाए जाते हैं तो उसके लिए निर्धारित प्रभार भी देय होंगे। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह (प्राक्धान) पत्तन उपस्करों में निरर्थक निवेश की लागत की भरपाई के लिए है। उस पत्तन उपस्कर के लिए प्रभार लगाना जो वास्तव में पत्तन द्वारा प्रदान ही नहीं किया गया है, उचित नहीं पाया गया है। इस परिप्रेक्ष्य से देखने पर प्रासंगिक प्राक्धान को हटाया जाता है। पत्तन, चाहे जो, निजी उपस्करों के उपयोग की अनुमति तब तक देने से इंकार कर सकता है जब तक उसके अपने उपस्कर खराब होने के कारण, अनुरक्षण के कारण या किसी पार्टी को भाड़े पर दिए होने के कारण उपलब्ध नहीं हो रहे हों।
- (xxxv) पत्तन ने उपस्करों के लिए पहले दी गई मांग कार्य दिवसों को उपस्कर प्राप्त करने से दो घंटे पहले रद्द करने के लिए रु. 250/- और रविवार / अवकाश के दिन, उपस्कर प्राप्त करने के दो घंटे के भीतर रद्द करने के लिए रु. 1500/- का प्रभार लगाने हेतु प्रस्ताव किया है। पत्तन ने यह भी प्रस्ताव किया है कि यदि रविवार / अवकाश के दिन रद्द करना पत्तन के निर्णय के कारण होता है तो मांग रद्द करने में राज्की कोई भी प्रभार नहीं लगाया जाएगा। प्रस्तावित प्राक्धान मुख्यतः एक निवारक उपाय है और उपस्कर आयोजन में अनुशासन सुनिश्चित करने के लिए किया गया है। ये प्रभार, इसलिए, अनुमोदित किए जाते हैं।
- (xxxvi) (क) सीओपीटी ने प्रस्तावित दरमान में, कुछ कन्टेनर प्रहस्तन प्रभारों को कुछ वर्तमान प्रभारों को जो अलग-अलग उपस्कर प्रचालन पर आधारित हैं समेकित करके, युक्तिसंगत बनाया है। इस युक्तिकरण को जब कन्टेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए समेकित दर निर्धारण के वर्तमान चलन की दृष्टि से देखा जाता है तो यह तार्किक जान पड़ता है।  
(ख) सीओपीटी ने ऐसे भारी कार्गो कन्टेनरों के प्रहस्तन के लिए नया प्रभार लगाने का प्रस्ताव किया है जिनके लिए गैन्ट्री क्रेन के 60 टी कार्गो बीम की आवश्यकता हो। भारी वजन उठाने में लगने वाले अतिरिक्त प्रयास के साथ-साथ बीम बदलने में भी निश्चित रूप से अधिक समय लगेगा। सामान्य भारे हुए कन्टेनरों के लिए औसत दर पर विचार करते हुए प्रस्तावित प्रति घंटा दर युक्ति युक्त पायी गई है और पत्तन द्वारा कन्टेनर / कार्गो प्रहस्तन की दरों में 25% की वृद्धि अनुमत न करने के सामान्य निर्णय के कारण इस प्रकार की दरों में आवश्यक संशोधन के अन्तर्गत अनुमोदित की जाती हैं।  
(ग) वर्तमान दरमान में, कन्टेनर प्रहस्तन प्रभार भारतीय रुपयों में दर्शाए गए हैं। सीओपीटी ने ये प्रहस्तन प्रभार अब अमरीकी डालरों में (विदेशगामी पोतों के लिए) दर्शाने का प्रस्ताव किया है। यह प्रस्ताव अन्य प्रमुख कन्टेनर टर्मिनलों पर अनुमत मुद्रा अंकन के चलन के अनुरूप है और इसीलिए सीओपीटी में भी अनुमोदित किया जाता है।
- (xxxvii) पत्तन ने भूमि किराया प्रभारों के स्लैबों के बीच अन्तर कम करने का प्रस्ताव किया है और प्रभारों में 25% संशोधन करने का भी प्रस्ताव किया है। जबकि सामान्य निर्णय के अनुरूप, दरों में कोई संशोधन आवश्यक नहीं लगता है, पत्तन द्वारा स्लैबों में प्रस्तावित संशोधन को कन्टेनरों की निकासी को शीघ्र प्रोत्साहित करने हेतु अनुमोदित किया जाता है। सभी महापत्तनों / निजी टर्मिनलों में अनुपालित मानक चलन के अनुसार 40 और अधिक बड़े कन्टेनरों पर भूमि किराया (वास-समय प्रभार) 20 कन्टेनरों पर लागू दरों के 200% की दर से निर्धारित किया गया है। पत्तन ने इस मानक चलन का अनुसरण नहीं किया है। 40 कन्टेनर के लिए प्रशुल्क में, अन्य सभी पत्तनों में अपनाए जा रहे मानक चलन के अनुरूप संशोधन किया जाता है।
- (xxxviii) पत्तन द्वारा खतरनाक कन्टेनरों के लिए भूमि किराया, भारे हुए सामान्य कन्टेनरों पर लागू दर से लगभग 50% अधिक, नया-नया तब अधिक किया गया है। पत्तन ने प्रस्तावित दर को यह कहते हुए न्यायोचित ठहराया है कि ये कन्टेनर अधिक जगह घेरते हैं क्योंकि गंधक कारणों से कुछ तय मार्गदर्शियों का पालन करना पड़ता है, खतरनाक कन्टेनरों के पास अग्निशामक उपस्कर लगाने होते हैं आदि। इसलिए एक नया भाड़ा दर प्रस्तावित की गई है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि कुछ अन्य कन्टेनर टर्मिनलों पर खतरनाक कार्गो कन्टेनरों के लिए दरें, भारे हुए सामान्य कन्टेनरों की दरों से 25% अधिक पर निर्धारित की गई हैं। यह प्राधिकरण, खतरनाक कन्टेनरों के लिए अलग भूमि किराया दर निर्धारित करने के प्रस्ताव का अनुमोदन करता है। तथापि, एक भारे हुए सामान्य कन्टेनर की दर और इसकी दर के बीच का अन्तर अन्य पत्तनों / कन्टेनर टर्मिनलों में निर्धारित अन्तर के रूप में रखा जाता है। ऐसा होते हुए प्रस्तावित दर में संशोधन किया जाता है और भारे हुए सामान्य कन्टेनर पर लागू दर से 25% अधिक पर निर्धारित किया जाता है।

पत्तन के कन्टेनर यार्ड को भण्डारण क्षेत्र के रूप में उपयोग करने को हतोत्साहित करने के लिए, पहली बार, तटीय कन्टेनरों के लिए अलग से भूमि किराया प्रस्तावित किया गया है। प्रयोक्ताओं ने आपत्ति व्यक्त की है कि तटीय कन्टेनरों के लिए कोई निःशुल्क अवधि अपनायी नहीं की गई है। तत्पश्चात्, यदि तटीय पोत पर विदेशी आयात / निर्यात कन्टेनरों के साथ तटीय कन्टेनर भी पहुंचते हैं तो पत्तन ने उतराई वाले दिन से रविवार और अवकाश के दिन सहित तीन दिन की निःशुल्क अवधि निर्धारित की है। पत्तन के अनुसार, पूर्ण तरह तटीय कन्टेनर पोत पर, आने वाले तटीय कन्टेनरों को सीधे डिलिवरी की अनुमति होती है और वे सीमा शुल्क नियमों के

अधीन भी नहीं होते। इसे देखते हुए उन्हें कोई भी निःशुल्क समय प्रदान नहीं किया गया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अन्य पतनों/निजी टर्मिनलों पर तटीय कन्टेनरों के लिए कोई अलग निःशुल्क अवधि निर्धारित नहीं है। ऐसा होते हुए, इस मामले में भी किसी प्रकार का भिन्न व्यवहार करना उचित नहीं पाया गया है।

- (xxxix) आयात कन्टेनरों के लिए निःशुल्क अवधि, पोत से अन्तिम कन्टेनर उतरने की तिथि के अगले दिन से आरम्भ होती है और इसमें रविवार और अवकाश के दिन आदि भी शामिल हैं। प्रयोक्ताओं ने सुझाव दिया है कि आयात कन्टेनरों के मामले में निःशुल्क अवधि, भिन्न कन्टेनरों के उतरने की तिथि के अगले दिन से आरम्भ होनी चाहिए। यह माना जाता है कि सभी कन्टेनर टर्मिनलों में इस विषय में कोई समान दृष्टिकोण नहीं है, किन्तु सीओपीटी में वर्तमान चलन प्रयोक्ताओं की मांग से भिन्न भी नहीं है। जब तक एक समान नजरिया (कार्य प्रणाली) विकसित होती है, तब तक वर्तमान चलन को जारी रखने की अनुमति दी जाती है। तथापि, सभी अन्य प्रमुख पतनों/निजी टर्मिनलों में, निःशुल्क अवधि की गणना करते समय रविवार, सीमा शुल्क अवकाश के दिन और पत्तन के अकार्य दिवसों को शामिल न करने का सुनिश्चित मानक चलन, इस मामले में भी लागू होगा।
- (xi) भारतीय नौवहन निगम ने उल्लेख किया है कि परिव्यक्त कन्टेनरों के मामले में भूमि किराया अधिकतम केवल 75 दिन तक ही लगाया जाना चाहिए क्योंकि यदि इसकी निकासी नहीं होती है तो पत्तन इसमें भरी सामग्री निकाले और निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार इसका निपटान करे। इस प्राधिकरण ने परिव्यक्त कन्टेनरों पर विभिन्न मुद्दों को स्पष्ट करते हुए 19 जुलाई 2000 को एक आदेश पारित किया है।
- उस आदेश को कार्यान्वित करने में आई व्यावहारिक कठिनाइयों को देखते हुए, हाल ही में एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।
- चाहे वह जैसा हो, प्रस्तावित दरमान में सम्मिलित, परिव्यक्त एफसीएल कन्टेनरों/नौवणिक स्वामित्व वाले कन्टेनरों पर भूमि किराया सीमित करने के विषय में प्राक्धान इस प्राधिकरण द्वारा पारित साझा आदेश में निर्धारित शर्त के अनुसार नहीं है।
- (xii) कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन ने सुझाव दिया है कि उन निर्यात कन्टेनरों के मामले में जो एक पोत से शट-आउट किए गए हों और दूसरे पोत द्वारा लाद लिए गए हों, यदि किसी प्रकार का भौतिक स्थानान्तरण सम्मिलित नहीं है तो किसी प्रकार का स्थानान्तरण प्रभार नहीं लिया जाना चाहिए। यह एक तर्कसंगत अनुरोध है और संबंधित प्राक्धान को अनुकूलित करते हुए सम्मिलित किया जाता है।
- (xlii) इस प्राधिकरण ने दिनांक 27 नवम्बर 2000 के अपने आदेश में सलाह दी थी कि पत्तन अपने अगले सामान्य संशोधन प्रस्ताव में दक्षता सम्बद्ध प्रशुल्क योजना शामिल करे। पत्तन ने ऐसी कोई योजना प्रस्तावित नहीं की है। उन्होंने यह स्पष्ट किया है कि यह आईएसओ प्रोन्नयन कार्यक्रम के एक भाग के रूप में पत्तन की विभिन्न राजस्व अर्जन गतिविधियों के लिए नए मानक निर्धारित करने की प्रक्रिया में है। एक बार मानक निर्धारित हो जो के बाद प्रचालनों की क्षमता से सीधे संबंधित दर-संरचना तैयार करने के लिए कदम उठाए जाएंगे।
- (xliii) तैरती क्रेन "पेरियार", पाइलट लॉचों, अन्य लॉचों और अन्य अग्नि तरणों के प्रभारों में क्रमशः 140%, 700%, 67% और 1400% वृद्धि के लिए प्रस्ताव है। पत्तन ने इतनी अत्यधिक वृद्धि के समर्थन में कोई लागत विवरणी प्रस्तुत नहीं की है। इसलिए प्रस्तावित संशोधन को स्वीकार नहीं किया जाता है। प्रत्येक तैरती क्रेन के लिए अलग-अलग दरें निर्धारित करने की बजाए पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह अगले सामान्य संशोधन के समय उपस्कर की क्षमता के आधार पर दरें प्रस्तावित करे।
- (xliv) तलछट पिकर्षक "नेहरू शताब्दी" के भाड़ा प्रभारों को रु. 40,000/- प्रति घंटा या उसका भाग से घटा कर रु. 25000/- प्रति घंटा या उसका भाग करने का प्रस्ताव है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि दर में यह कमी उसे अधिक स्पर्धात्मक बनाने की दृष्टि से की गई है क्योंकि आधुनिक उपस्कर आजकल कम दरों पर भी उपलब्ध हैं। प्रस्तावित छूट की मात्रा के समर्थन में कोई लागत विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया है। पत्तन के वाणिज्यिक विवेक के आधार पर दरों में प्रस्तावित कमी को स्वीकार किया जाता है। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं और पत्तन को यह अधिकार है कि, यदि वह चाहे तो, कम दरों पर प्रभार स्वीकार कर सकता है। चूंकि पत्तन ने, इस मद के लिए दर कम करने के लिए विशेष रूप से अनुरोध किया है, यह प्राधिकरण दरमान में घटी हुई दरों को अनुमोदन प्रदान करता है।
- (xlv) पत्तन की शायिकाओं के उपयोग के लिए लाइसेंस शुल्क प्रतिमाह की बजाय प्रति वर्ग मी. प्रति माह या उसका भाग लगाने का प्रस्ताव है। लाइसेंस शुल्क से संबंधित मामले में यह कहा गया था कि एक आबंटी ने उसे आबंटित शायिका के लिए रु. 827/- प्रति माह लाइसेंस शुल्क को चुनौती दी थी और केरल उच्च न्यायालय ने पत्तन को भविष्य में रु. 375/- प्रति माह की दर से लाइसेंस शुल्क लगाने का आदेश दिया था। पत्तन ने उच्च न्यायालय के इस निर्णय के विरुद्ध एक मुकदमा याचिका दाखिल की है और पत्तन की स्वीकारोक्ति के अनुसार मामला अभी भी विचाराधीन है। चूंकि मामला अभी न्यायाधीन है, लाइसेंस शुल्क इस मुकाम पर नई और पुरानी शायिकाओं के लिए पहले से अनुमोदित लाइसेंस शुल्क संरचना में किसी परिवर्तन पर विचार नहीं किया जाता है।
- (xlvi) पत्तन ने शुष्क बंदरगाह का पहले दिन उपयोग करने के लिए प्रभारों में 58% की वृद्धि करने का प्रस्ताव है और जलावतरण मंच के प्रभारों में 87.5% वृद्धि करने का प्रस्ताव है। फायर-पम्प के उपयोग के लिए यह वृद्धि 300% प्रस्तावित है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि जलावतरण मंच के सामने बार-बार तलछट निकालना बहुत जरूरी है और इस प्रयोजन के लिए आठ लाख रुपयों की लागत से एक नया तलछट निकर्षण पम्प अर्जित किया गया है। इसी प्रकार 11 लाख रुपये की लागत से अग्निशामक वाहन/उपकरण का भी नवीकरण किया गया है और उन पर आधुनिक अग्निशामक उपस्कर लगाए गए हैं। वेतन संशोधन के कारण श्रमिक लागत में भी वृद्धि हुई है। हमारे अनुरोध के बावजूद, पत्तन ने अपनी प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धियों के समर्थन में लागत विवरणी प्रस्तुत नहीं की है। ऐसा होते हुए, इस मुकाम पर, प्रस्तावित वृद्धि की अनुमति देना उचित नहीं पाया गया है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह इस मद के लिए दरों में प्रदत्त सेवाओं की लागत के आधार पर संशोधन हेतु सभी संबंधित लागत विवरणियों के साथ एक नया प्रस्ताव लेकर आए।

- (xvii) दिन की परिभाषा में, सुबह 6 बजे से अगले दिन सुबह 6 बजे तक 24 घंटे की अवधि परिभाषित करने के उद्देश्य से, आवश्यक संशोधन करने का प्रस्ताव है। वर्तमान दरमान में दिन की परिभाषा में 24 घंटे की अवधि उस समय से गिनती आरम्भ की जाती है जब से सेवा दी जाती है / उपयोग की जाती है, जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो। सीओपीटी ने अनुरोध किया है कि दिन की परिभाषा को वही रहने दिया जाए जो वह वर्तमान दरमान में निर्धारित है। सीओपीटी ने सीएसएए के अनुरोध को भी स्वीकार किया है। ऐसा होते हुए, दिन की वर्तमान परिभाषा को ही बरकरार रखा जाता है।

आन्तरिक बंदरगाह और बाहरी लंगरगाह की परिभाषा, जैसी कि सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित है, संशोधित दरमान में सम्मिलित की गई है।

- (xviii) विविध प्रभारों के विभिन्न शीर्षों के अन्तर्गत सामान्य शर्त और निबंधन और प्रचालनीय मामले निर्धारित करने वाले प्रावधान हैं। ऐसे प्रावधान जो प्रशुल्क संबंधित मदें नहीं हैं। प्रस्तावित दरमान में से निकाल दी गई हैं। दरमान में उपयोग की गई विभिन्न शब्दावली की साझा रूप से स्वीकृत परिभाषाएं और इस प्राधिकरण द्वारा पारित विभिन्न साझा अंगीकरण आदेश संशोधित दरमान में सम्मिलित किए गए हैं।

- (xlix) एक प्रावधान है कि प्रयोक्ता द्वारा उपस्करों को होने वाली क्षति की लागत उनसे दण्ड राशि के अतिरिक्त वसूल की जाएगी और उसमें उपस्कर की प्रतिस्थापन कीमत भी शामिल की जाएगी। पत्तन, अपने उपस्करों का ऐसे जोखिमों के लिए उनका बीमा करवाने का प्रयास कर सकता है और प्रयोक्ताओं से क्षति की लागत अलग से वसूल करने की बजाय उसका प्रीमियम उपस्कर के भाड़ा प्रभारों में सम्मिलित कर सकता है।

- (i) प्रस्तावित दरमान में एक प्रावधान शामिल किया गया है कि किसी ऐसी सेवा और सुविधा के लिए, जो दरमान में सम्मिलित नहीं है, दर पत्तन के अध्यक्ष द्वारा निर्धारित की जाएगी और किसी दर या परिभाषा या शर्त और निबंधन की व्याख्या से संबंधित किसी विवाद के मामले में पत्तन के अध्यक्ष का निर्णय अन्तिम होगा और सभी संबंधित पक्षों के लिए बाध्यकारी होगा। यह प्रावधान संविधि में निर्धारित प्रशुल्क संरचना व्यवस्था के साथ समरूप नहीं है। इसलिए यह प्रावधान, सांविधिक प्रावधानों के अनुरूप हटाया जाता है।

- (ii) भा. नौ.नि. ने सुझाव दिया है कि पत्तन द्वारा प्रभार वसूलने के लिए न्यूनतम प्रभार और पत्तन द्वारा धन वापसी की न्यूनतम राशि समान रु. 50/- होनी चाहिए, न कि क्रमशः रु. 50/- और रु. 500/- जैसा कि पत्तन ने प्रस्तावित किया है। भा.नौ.नि. द्वारा दिया गया तर्क उचित पाया गया है और स्वीकार किया गया है। दरमान में तत्संबंधी प्रावधान को तदनुसार परिवर्तित किया गया है।

- (ii) पट्टा किराये में संशोधन प्रस्तावित करते हुए पत्तन ने सरकारी मार्गदर्शियों के अन्तर्गत निर्धारित प्रक्रिया का पालन नहीं किया है। सरकारी मार्गदर्शी सं. पीटी-17011/55/87-पीटी, दिनांक 1 अप्रैल 1995 विशेष रूप से विनिर्दिष्ट करता है कि सभी पत्तन न्यास विभिन्न अध्यक्षों की अध्यक्षता और पोत परिवहन मंत्रालय, जिला राजस्व प्राधिकारी आदि के प्रतिनिधित्व में एक समिति का गठन करेंगे जो सम्पदा किराया की दर की सिफारिश करेंगी। भूमि का बाजार भाव, विकास लागत और उस पर प्रतिलाम को ध्यान में रखते हुए पट्टा किराए में संशोधन की आवश्यकता है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह सरकारी मार्गदर्शी में निर्धारित प्रक्रिया का पालन करते हुए और इस मामले में इस प्राधिकरण द्वारा की गई प्रेरणाओं को ध्यान में रखते हुए पट्टा किराये में संशोधन के लिए एक अलग प्रस्ताव लेकर आए।

प्रस्तावित दरमान अनधिकृत कब्जे के मामले में उप-पट्टा प्रभार के तीन गुने के बराबर दण्ड-भाड़ा लगाने का प्रावधान करता है। दिनांक 1 अप्रैल 1995 की सरकारी मार्गदर्शियों के अनुसार पट्टे पर ली गई सम्पत्ति को उप-पट्टे, किराया-भाड़ा या अन्य साधनों द्वारा हस्तान्तरित करने की अनुमति नहीं है। एक प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने तर्क दिया है कि मार्गदर्शियों के अनुसार उप-पट्टा हस्तान्तरण नहीं है; बल्कि उप-पट्टेदार को, उपलब्ध स्थान का मात्र गोदाम / कार्यालय के रूप में उपयोग करके पत्तन की गतिविधि बढ़ाने संबंधी अनुमति है। पत्तन की यह व्याख्या ठीक नहीं पाई गई है और प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय संबद्ध धाराओं को परिवर्तित करने की आवश्यकता है।

वर्तमान मार्गदर्शियों के अन्तर्गत उप-पट्टे को अनुमति नहीं है; अतिरिक्त किराया / ब्याज लगाना अनधिकृत उप-पट्टे को मजबूती प्रदान करने जैसा है। इस प्रावधान को, इसलिए हटाया जाता है।

चूंकि सीओपीटी को, सरकारी मार्गदर्शियों के अनुसार पट्टा किराए में संशोधन के लिए एक अलग प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी गी है, समय के इस मोड़ पर पट्टे किराए में और पट्टा किराये को संचालित करने वाली सशर्तताओं में संशोधन करना आवश्यक नहीं होगा। उस समय तक, इस प्राधिकरण द्वारा पिछले सामान्य संशोधन के समय निर्धारित वर्तमान पट्टा किराया अनुसूची को जारी रहने की अनुमति दी जाती है।

कोचीन पोर्ट लीज होल्डर्स एसोसिएशन ने, विद्युत आपूर्ति के लिए सीओपीटी द्वारा वसूल किए जाने वाले अत्यधिक उपरि व्यय प्रभारों की ओर उल्लेख किया है। सम्पदा किराये के लिए संशोधित प्रस्ताव तैयार करते समय सीओपीटी इस मुद्दे पर प्रमुखता से जोर दे सकता है। चूंकि इस समय सम्पदा किराए में कोई संशोधन अनुमत नहीं किया गया है, संशोधित दरमान में वर्तमान अनुसूची को सम्मिलित किया जाता है। पट्टा किराये में वार्षिक वृद्धि आधार किराया दर में, जैसा कि इससे पहले तक होता आया है, इन दरों की आरम्भिक अधिसूचना की तिथि के संदर्भ से, किया जाना जारी रहेगा।

- (iii) महापत्तन न्यास अधिनियम 193 की धारा 111 के अधीन सरकार द्वारा जूसे निदेशों के अनुरूप, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें, उच्चतम दरें होंगी और छूट / कटौतियाँ न्यूनतम स्तर पर होंगी। सीओपीटी को यह अधिकार होगा कि वह पत्तन के वाणिज्यिक विवेक के आधार पर यदि चाहे तो कम दरों पर प्रभार वसूल करे।

- (iii) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित (संशोधित) दरमान, आदेश के अधिसूचना की तिथि से दो वर्षों की अवधि के लिए, वैध रहेगा। यह प्राधिकरण तथापि सीओपीटी से, आयोजना से पहले, अच्छे और वैध कारणों से, यदि कोई होगा, सामान्य संशोधन के प्रस्ताव पर विचार करेगा।



- 11.1 परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार वमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण कोचिन पत्तन न्यास के संशोधित दरमान को, जो परिशिष्ट -II में संलग्न है, अनुमोदित करता है।
- 11.2 संशोधित दरें और पोत संबंधी प्रमारों से संबंधित सशर्तताएं, भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि से 30 दिन बीत जाने के बाद प्रभावी होगा।
- 11.3 कार्गो - संबंधी प्रमारों और विविध प्रमारों से संबंधित संशोधित दरें और सशर्तताएं, भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि से 15 दिन बीत जाने के बाद प्रभावी होगा।

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष  
[विज्ञापन/III/IV/143/03-असा.]

परिशिष्ट -I (क)

समग्र पत्तन के लिए कोचीन पत्तन न्यास का लागत विवरण

(लाख रूपए)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक 2000-01	वास्तविक 2001-02	वास्तविक 2002-03	बजट अनुमान 2003-04	अनुमान 2004-05
I.	यातायात (एमएमटी में) प्रचालन आब	13.14	12.86	13.00	13.50	14.04
	1. कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	11,295.23	10,810.01	11,991.62	12,147.79	13,191.21
	2. पत्तन और गोदी प्रमार	5,367.04	5,869.38	5,945.80	6,606.05	6,937.57
	3. तटीय पोत के प्रमुल्क की बहाली द्वारा पोत संबंधी प्रमारों से अतिरिक्त आय				1,176.20	1,221.51
	4. पट्टा और किराये	1,698.17	1,908.96	2,130.09	2,442.20	2,625.56
	कुल प्रचालन आब (I)	18,368.43	18,706.34	20,068.51	22,452.24	23,975.85
II.	प्रचालन लागत					
	1. कार्गो प्रहस्तन और भंडारण	3,796.95	3,634.92	3,249.16	3,444.11	3,650.75
	2. पत्तन और गोदी सुविधाएं	4,789.74	5,600.96	5,138.11	5,437.80	5,737.75
	3. रेलवे कार्यविधि	40.29	18.18	14.28	15.14	0.00
	4. किराए योग्य भूखंड और भवन	1,018.62	1,021.56	1,025.82	1,087.37	1,152.61
	5. मूल्यह्रास	1,292.72	1,120.91	1,141.20	1,185.00	1,185.00
	उप जोड़	10,948.32	11,396.52	10,568.57	11,149.41	11,706.12
III.	सकल प्रचालन अधिशेष / घाटा	7,420.11	7,309.83	9,499.94	11,302.82	12,269.74
IV.	निर्धारित प्रबंधन और सामान्य उपरि व्यय	4,405.83	4,176.96	4,152.90	4,401.17	4,661.94
V.	जोड़िए : वित्त और विविध आय	212.02	167.89	549.07	145.00	130.99
	घटाइए : वित्त और विविध व्यय					
	-पेंशन भुगतान	3,665.52	4,875.00	3,115.00	4,000.00	4,100.00
	-अनुग्रह पूर्वक भुगतान पीएलबी	0.00	1,445.66	0.00	0.00	0.00
	-अन्य	78.87	44.87	66.35	65.00	70.00
	उप जोड़ एकएकई	3,744.39	6,365.53	3,181.35	4,065.00	4,170.00
VI.	ऋण पर ब्याज से पहले निम्न अधिशेष/घाटा	-518.08	-3,065.07	2,714.78	2,981.66	3,588.30
VII.	ऋणों पर ब्याज	10.47	10.33	9.03	8.90	8.00
VIII.	ऋण पर ब्याज के परभाव निम्न अधिशेष	-528.57	-3,075.40	2,705.73	2,972.76	3,580.30
IX.	नियोजित पूंजी			22,971.06	23,833.17	22,790.25
X.	वर्ष 2002-03 से नियोजित पूंजी दर 17.5% की दर से अनुमानित प्रतिशत (2000-01 19.5%, 2001-02 18.5%)			4,619.94	4,036.80	3,968.29
XI.	क्षमता उपयोग			68%	70%	70%
XII.	ऋण पर ब्याज घटाकर क्षमता उपयोग से संबद्ध नियोजित पूंजी			2,653.16	2,821.56	2,791.81
XIII.	प्रचालन के परभाव निम्न अधिशेष घाटा [VIII-(XII-VII)]			61.60	160.09	776.49
XIV.	कुल आब पर % के रूप में अधिशेष / कमी			0.3%	0.7%	3.2%
XV.	कुल आब में % के रूप में औषत अधिशेष / कमी				2.0%	

परिशिष्ट -I (ख)

## समग्र रूप में पत्तन और गोदी सुविधाओं के लिए कोचीन पत्तन न्यास का लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक 2000-01	वास्तविक 2001-02	वास्तविक 2002-03	बजट अनुमान 2003-04	अनुमान 2004-05
I.	<b>प्रचालन आय</b>					
	1. पत्तन देयताएँ	981.70	1,230.70	1,022.55	1,350.00	1,400.00
	2. पाइलट शुल्क	2,760.18	3,084.25	3,074.04	3,423.00	3,560.00
	3. बंदर का किराया	1,304.10	1,470.30	1,437.83	1,550.00	1,600.00
	4. अन्य	321.06	204.13	412.38	363.05	377.57
	5. तटीय पोत के प्रशुल्क में असमानता को यथावत रखते हुए अतिरिक्त आय	0.00	0.00	0.00	1,176.20	1,221.51
	<b>कुल प्रचालन आय (I)</b>	<b>5,367.04</b>	<b>5,989.38</b>	<b>5,946.80</b>	<b>7,862.25</b>	<b>8,159.08</b>
II.	<b>प्रचालन लागत</b>					
	प्रचालन लागत (मूल्य ह्रास के बिना)	4,789.74	5,600.96	5,138.11	5,437.80	5,737.75
	मूल्यह्रास	472.41	540.34	479.60	561.00	561.00
	<b>उप-योग</b>	<b>5,262.15</b>	<b>6,141.30</b>	<b>5,617.71</b>	<b>5,998.80</b>	<b>6,298.75</b>
III.	<b>सकल प्रचालन अधिशेष / घाटा</b>	<b>104.89</b>	<b>-151.92</b>	<b>329.09</b>	<b>1,863.45</b>	<b>1,860.33</b>
IV.	निर्धारित प्रबंधन और सामान्य उपरि व्यय	2,193.24	1,918.99	1,907.94	2,022.00	2,146.90
V.	जोड़िए : वित्त और विविध आय	61.98	53.66	162.70	45.57	41.01
	घटाइए : वित्त और विविध व्यय	1,801.00	3,430.23	1,691.04	2,128.00	2,188.04
VI.	<b>ऋण पर ब्याज से पहले निष्कल अधिशेष/घाटा</b>	<b>-3,827.38</b>	<b>-5,447.48</b>	<b>-3,107.20</b>	<b>-2,240.98</b>	<b>-2,433.60</b>
VII.	<b>ऋण पर ब्याज</b>	<b>7.00</b>	<b>6.90</b>	<b>5.43</b>	<b>5.15</b>	<b>4.32</b>
VIII.	<b>ऋण पर ब्याज के पश्चात निष्कल अधिशेष/ घाटा</b>	<b>-3,834.38</b>	<b>-5,454.38</b>	<b>-3,112.63</b>	<b>-2,246.13</b>	<b>-2,437.92</b>
IX.	नियोजित पूंजी			9,092.36	8,882.44	8,304.80
X.	नियोजित पूंजी पर वर्ष 2002-03 में 17.5% की दर से अपेक्षित प्रतिलाभ (2000-01 में 19.5%, 2001-02 में 18.5%)			1,591.16	1,554.43	1,453.34
XI.	क्षमता उपयोग			66%	70%	70%
XII.	ऋण पर ब्याज घटाकर नियोजित पूंजी पर क्षमता उपयोग से संबद्ध प्रतिलाभ			1,050.17	1,088.10	1,017.34
XIII.	<b>प्रतिलाभ के पश्चात निष्कल अधिशेष / घाटा [VIII - (XII-VII)]</b>			<b>-4,157.36</b>	<b>-3,329.08</b>	<b>-3,450.94</b>
XIV.	<b>कुल आय पर % के रूप में अधिशेष / कमी</b>			<b>-69.9%</b>	<b>-42.3%</b>	<b>-42.3%</b>
XV.	<b>कुल आय में % के रूप में औषत अधिशेष / कमी</b>				<b>-42.3%</b>	

## परिशिष्ट -I (ग)

## कैगों प्रहस्तन और भंडारण सुविधा के लिए कोचीन पत्तन न्यास का लागत विवरण

(लाख रुपए)

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक 2000-01	वास्तविक 2001-02	वास्तविक 2002-03	बजट अनुमान 2003-04	अनुमान 2004-05
I.	प्रचालन आव					
	1. कटेनर संबंधी आव	3,813.12	3,945.56	4,475.74	4,400.86	5,132.51
	2. द्वय मात्रा पर	6,146.64	5,433.51	6,120.75	6,139.91	6,385.51
	3. सामान्य कागों	1,335.47	1,430.94	1,395.13	1,607.02	1,673.19
	कुल प्रचालन आव (I)	11,295.23	10,810.01	11,991.62	12,147.79	13,191.21
II.	प्रचालन लागत					
	प्रचालन लागत (मूल्य ह्रास के बिना)	3,798.95	3,634.92	3,249.16	3,444.11	3,650.75
	मूल्यह्रास	730.89	475.93	557.14	495.00	495.00
	उप योग	4,529.84	4,110.85	3,806.30	3,939.11	4,145.75
III.	सकल प्रचालन अधिशेष / घाटा	6,765.39	6,699.16	8,185.32	8,208.68	9,045.46
IV.	निर्धारित प्रबंधन और सामान्य उपरि व्यय	2,017.28	2,047.15	2,035.36	2,157.04	2,290.28
V.	जोड़िए : वित्त और विविध आय	130.43	96.85	328.09	82.79	74.51
	घटाइए : वित्त और विविध व्यय	1,550.37	2,296.12	1,145.77	1,480.23	1,522.00
VI.	ऋण पर ROCE से पहले निम्बल अधिशेष/घाटा	3,328.17	2,452.74	5,332.28	4,654.20	5,387.68
VII.	ऋण पर ब्याज	3.47	3.43	3.60	3.75	3.68
VIII.	ऋण पर ब्याज के पश्चात निम्बल अधिशेष/ घाटा	3,324.70	2,449.31	5,328.68	4,650.45	5,384.00
IX.	नियोजित पूंजी			10,149.31	9,732.39	10,340.05
X.	नियोजित पूंजी पर वर्ष 2002-03 में 17.5% की दर से अपेक्षित प्रतिलाभ (2000-01 में 19.5%, 2001-02 में 18.5%)			1,776.13	1,703.17	1,809.51
XI.	क्षमता उपयोग			66%	70%	70%
XII.	ऋण पर ब्याज घटाकर नियोजित पूंजी पर क्षमता उपयोग से संबद्ध प्रतिलाभ			1,172.25	1,192.22	1,266.66
XIII.	प्रतिलाभ के पश्चात निम्बल अधिशेष / घाटा (VIII - (XII-VII))			4,180.03	3,461.98	4,041.03
XIV.	कुल आय पर % के रूप में अधिशेष / कमी			34.7%	28.5%	30.6%
XV.	कुल आय के % के रूप में औषत अधिशेष / कमी				29.6%	

## परिशिष्ट -I (घ)

## सम्पदा गतिविधि के लिए कोचीन पत्तन न्यास का लागत विवरण

क्र. सं.	विवरण	(लाख रुपए)				
		वास्तविक 2000-01	वास्तविक 2001-02	वास्तविक 2002-03	बजट अनुमान 2003-04	अनुमान 2004-05
I.	प्रशासन व्यय					
	1. कार्यालय भवन और कार्यालय भवन	9.05	11.89	13.94	15.10	15.86
	2. भवन भवन के पोषण भूखंड और भवन	832.35	877.53	962.32	1,202.10	1,262.21
	3. अन्य	856.76	1,017.53	1,153.83	1,225.00	1,347.50
	कुल प्रशासन आय (I)	1,698.17	1,906.96	2,130.09	2,442.20	2,625.56
II.	प्रशासन व्यय					
	प्रशासन व्यय (मूल्यहास के बिना)	1,018.62	1,021.56	1,025.82	1,087.37	1,152.61
	मूल्यहास	89.42	104.64	104.46	109.00	-109.00
	उप-योग	1,108.04	1,126.20	1,130.28	1,196.37	1,261.61
III.	सकल प्रशासन अधिशेष / घाटा	590.13	780.76	999.81	1,245.83	1,363.95
IV.	निर्धारित प्रशासन और सामान्य अधिशेष	177.79	200.89	199.74	211.68	224.75
V.	जोड़िए विन और विविध आय	19.61	17.08	58.28	16.64	14.98
	घटाइए विन और विविध व्यय	379.23	629.04	340.24	447.34	459.96
VI.	क्रय पर ROCE से पहले निव्वल अधिशेष/घाटा	52.71	-32.08	518.12	603.46	694.22
VII.	क्रय पर व्यय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII.	क्रय पर व्यय के पश्चात और ROCE से पूर्व निव्वल अधिशेष/घाटा	52.71	-32.08	518.12	603.46	694.22
IX.	विन			3,729.39	4,418.34	4,145.40
X.	निर्धारित पूर्व पर वर्ष 2002-03 में 17.5% की दर से अतिरिक्त प्रशासन 2000-01 में 19.5%, 2001-02 में 12.5%			652.64	773.21	725.44
XI.	सकल प्रशासन			66%	70%	70%
XII.	क्रय पर व्यय घटाकर नियोजित पूंजी पर कमता प्रशासन से संबद्ध प्रतिलाभ			430.74	541.25	507.81
XIII.	प्रतिफल के पश्चात निव्वल अधिशेष / घाटा [VII - (XII + XI)]			87.37	62.22	186.40
XIV.	कुल आय व्यय के रूप में अधिशेष / कमी			4.1%	2.5%	7.1%
XV.	कुल आय व्यय के रूप में औषत अधिशेष / कमी				4.8%	

## कोचीन पत्तन न्यास

## दरों का मान

## अध्याय - I

## 1.1. परिभाषाएँ - सामान्य

इस दरों के मान में जब तक परिप्रेक्ष्य अन्यथा अपेक्षा नहीं करे, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी :

- (i) "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) "कृत्रिम पोत" का अर्थ पत्तनों की आनंदयात्रा करवाने के लिए महासागर की यात्रा करवाने वाला यात्री वाहक जलयान होगा।
- (iii) "कोल्ड स्टो" का अर्थ पोत के इंजन की शक्ति के बिना पोत का संचलन होगा।
- (iv) "दिवस" का अर्थ जहाँ कोई अन्य व्याख्या दी गई हो, उसके सिवाय 24 घंटे की अवधि से है और इसकी गणना प्रदान/उपयोग की गई सेवा के समय से की जाएगी।
- (v) "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (vi) "निःशुल्क समय" का अर्थ उस अवधि से है जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये से मुक्त भंडारण की अनुमति होगी और इस अवधि में रविवार (रविवारों), सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिन सम्मिलित नहीं होंगे।
- (vii) "अन्तर्देशीय जल बार्ज" का अर्थ उस बार्ज से होगा जो केवल अन्तर्देशीय जलमार्गों पर ही चलता है।
- (viii) "आंतरिक बंदरगाह" का अर्थ 9-10 बाहरी चैनल बुआइज़ के बीच माट्टनचेटी चैनल में माट्टन चेरीब्रिज और एर्नाकुलम चैनल में वेन्दुरुथि ब्रिज की ओर जाने वाला तलछट निकाला हुआ जल क्षेत्र और समुद्र में जाने वाले पोतों द्वारा नौचालित गहन जलमार्ग होगा।
- (ix) "बाह्य लंगरगाह" का अर्थ 9-10 बाह्य चैनल बुआइज़ के पश्चिम का क्षेत्र होगा जो नौचालन बाहरी चैनल के तो भीतर नहीं होगा लेकिन कोचीन पत्तन न्यास की सीमाओं में होगा।
- (x) "शक्ति से चलने वाला पोत" का अर्थ पाल पोत से इतर किसी अन्य पोत से होगा।
- (xi) "पाल पोत" का अर्थ पूरी तरह से वायु ऊर्जा से चलने वाले पोत से होगा।
- (xii) "स्थानान्तरण" का अर्थ एक पोत के पत्तन सीमाओं के अन्दर एक गोदी से दूसरे गोदी अथवा एक गोदी से लंगरगाह/मूरिंग अथवा लंगरगाह/मूरिंग से गोदी में आवागमन होगा।
- (xiii) "शट आऊट कार्गो" का अर्थ ऐसे किसी भी कार्गो से होगा जिसे नौभरण के लिए पत्तन में लाया जाता है परंतु निर्दिष्ट पोत में नौभरण नहीं किया जाता है और पत्तन परिसर में पड़ा हुआ है।
- (xiv) "शट आऊट कंटेनर" का अर्थ ऐसे किसी कंटेनर से होगा जो पत्तन में पोत पहचान सूचना संख्या द्वारा यथा निर्दिष्ट विशेष पोत के लिए निर्यात ग्रहण के रूप में प्रवेश करता है और जिसे विशिष्ट पोत से नहीं जोड़ा जाता है।
- (xv) "पोतान्तरण" का अर्थ ऐसे किसी भी कार्गो से होगा जिसे मूलरूप से कोचीन पत्तन के लिए सूचीबद्ध नहीं किया गया होगा और तत्पश्चात् अन्य पत्तनों के लिए पुनः पोत पर चढ़ा दिया गया होगा।
- (xvi) "पोतान्तरण कंटेनर" का अर्थ ऐसा कोई भी कंटेनर होगा जो किसी एक पोत से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित किया जाता है और दूसरे पोत के माध्यम से भेजा जाता है।

## 1.2. सामान्य शर्तें एवं निबंधन

- (i) पोत की स्थिति, जैसा कि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii) (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।  
(ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।  
(ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।

- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभावी होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभावी होंगी।
- (ङ) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii) (क) पोत-संबद्ध प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमरीकी डालर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा, जैसा समय-समय पर निर्दिष्ट किया जाए, अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमरीकी मुद्रा के उसके समतुल्य भारतीय रुपए में रूपान्तरण के बाद भारतीय रुपए में वसूल की जाएंगी। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपान्तरण का दिन माना जाएगा।
- (ख) आयात कंटेनरों के मामले में अमरीकी डालर में मूल्यवर्गीत कंटेनर-संबद्ध प्रभार पोत के प्रवेश की तारीख को विद्यमान बाजार क्रय दर के आधार पर और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन की तारीख को समतुल्य भारतीय रुपए में संग्रहित किया जाएगा जो डालर मूल्यवर्ग प्रभारों के पुनः परिवर्तन के लिए लागू होगा।
- (iv) पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (v) (क) देयताओं का परिकलन करने के प्रयोजनार्थ वजन द्वारा इकाई 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम होगी, मात्रा मापन द्वारा इकाई 1 घनमीटर होगी तथा थोक में द्रवों के लिए क्षमता मापन द्वारा इकाई 1000 लीटर होगी।
- (ख) किसी पृथक मद के सकल वजन अथवा मात्रा या क्षमता द्वारा मापन का परिकलन करने में जहां अन्यथा निर्दिष्ट हो, उसे छोड़कर, 0.5 तक के भिन्न को 0.5 इकाई के रूप में और 0.5 तथा उससे अधिक के भिन्न को एक इकाई माना जाएगा।
- (vi) विलम्बित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क) प्रयोक्ता दरों के मान के अधीन विलम्बित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, सीओपीटी विलम्बित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंडात्मक ब्याज की दर 18% प्रतिवर्ष होगी। दंडात्मक ब्याज सीओपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं दोनों पर बराबर लागू होगा।
- (ग) वापसियों में विलम्ब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलम्ब को सीओपीटी द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरों के मान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vii) निकाले गए सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्च रुपए तक पूर्णांकित किया जाएगा।
- (viii) किसी आवेदन-पत्र/बिल में वसूल किया गया न्यूनतम प्रभार केवल पचास रुपए (50 रुपए) होगा।
- (ix) धन वापसी के किसी दावे पर तब तक कार्यवाई नहीं की जाएगी जब तक वापसी योग्य राशि पचास रुपए (50 रुपए) अथवा उससे अधिक न हो। 50 रुपए की यह सीमा वसूली के अनुपूरक दावों पर भी लागू होगी।
- (x) पोत संबंधी प्रभार पोत के जीआरटी आधार पर वसूल किए जाते हैं।
- (xi) ट्रेक-बल्क कार्गो और कंटेनरों को साथ-साथ वहन करने वाले पोतों के कंटेनरों एवं ट्रेक बल्क कार्गो की साथ-साथ लदाई/उतराई के लिए पत्तन में प्रवेश करते समय ऐसे पोतों को पत्तन देयों, पाइलट शुल्क और बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से ट्रेक बल्क पोत माना जाएगा। पत्तन देयों की वसूली के प्रयोजन से पोत की स्थिति किसी विशेष माह में जलयान की प्रथम यात्रा के आधार पर निर्धारित होगी।
- (xii) दरमान में निर्धारित पोत संबंधी प्रभारों पर 33 1/3% की छूट पत्तन में आने वाले विदेशी क्रूज पोतों को दी जाएगी।



- (xiii) किसी पोत को उसी तारीख से स्क्रैप पोत माना जाएगा जिस तारीख को वह तोड़कों को बेचा जाएगा। यदि पोत वास्तव में कोचीन पत्तन में ही स्क्रैप किया जाता है तो देयताएं विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभार्य होंगी।
- (क) जब ऐसा पोत सामान्य धारा अथवा समीपवर्ती गोदी अधिग्रहण करता है तो तटीय दरों पर प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (ख) तलछट निकाले हुए चैनलों से दूर खड़े पानी के तल का कोचीन में स्क्रैपिंग हेतु उपयोग करने के लिए किराया प्रभार तटीय पोत के लिए लागू सामान्य गोदी किराये का 25% होगा बशर्त वे अपनी मूरिंग का उपयोग करें।
- (xiv) (क) पाल पोत के विलिंग्डन द्वीप/पोर्ट कोचीन घाट गोदी में निम्न घाट गोदी/जेट्टी से धारा या घाट गोदी अथवा धारा या घाट गोदी से विलिंग्डन द्वीप/पोर्ट कोचीन घाट गोदी में निम्न घाट गोदी/जेट्टी में स्थानांतरण पर, जैसी स्थिति हो, पाल पोत को धारा अथवा घाट गोदी के लिए प्रभार्य शुल्क अदा करना होगा।
- (ख) पाल पोतों को केवल नौकर्षण के अधीन आंतरिक बंदरगाह में स्थानांतरित किए जाने की अनुमति होगी जिसकी व्यवस्था स्वामियों द्वारा अपनी लागत पर की जाएगी, और जिसके लिए उप परिरक्षक की लिखित पूर्वानुमति लेनी होगी।
- (ग) आंतरिक बंदरगाह के अन्दर स्थानांतरण के लिए 200 टन (निवल) और उससे अधिक के पाल पोत को जिसके बोर्ड पर पाल पोत का पाइलट हो रु0 300/- शुल्क अदा करना होगा।
- (घ) यदि 200 टन (निवल) से कम के पाल पोत आंतरिक बंदरगाह में स्थानांतरण के लिए पाल पोत के पाइलट की सेवाएँ माँगता है तो यह सेवाएँ रु0 250/- शुल्क के भुगतान पर उपलब्ध कराई जाएंगी।
- (xv) (क) उपस्कर को अथवा किसी अन्य सम्पत्ति को होने वाली क्षति की लागत प्रयोक्ता से दंड के अलावा वसूल की जाएगी।
- (ख) पत्तन प्रयोग अवधि के दौरान उपस्करों के प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से प्रयोक्ता को या किसी व्यक्ति को होने वाली किसी हानि या क्षति या प्राणहानि/चोट लगने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा। प्रयोक्ता उपयोग अवधि के दौरान उपस्कर सहित पत्तन से संबंधित किसी सम्पत्ति अथवा किसी अन्य व्यक्ति/व्यक्तियों अथवा सम्पत्ति को उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप में होने वाले सभी नुकसानों अथवा क्षति अथवा वाली दुर्घटना के लिए पत्तन न्यास प्रशासन को क्षतिपूर्ति करने की गारंटी देगा। प्रयोक्ता की देयता इस तथ्य से प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान अथवा क्षति अथवा दुर्घटना पत्तन के किसी कर्मचारी के किसी कार्य अथवा त्रुटि के कारण हुई है। प्रयोक्ता पत्तन को कार्मिक क्षतिपूर्ति अधिनियम के अधीन सभी देयताओं के लिए भी पत्तन को गारंटी देगा।
- (xvi) (क) अधिसूचित दरमान में जहां कहीं सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, वहां सीओपीटी इस प्राधिकरण के समक्ष उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख) प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, इस प्राधिकरण द्वारा दर को अंतिम रूप में अधिसूचित किए जाने तक प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है।
- (ग) अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर, तुलना योग्य सेवाओं/कार्गो के वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर अवश्य व्युत्पादित होनी चाहिए ; और, इसपर पत्तन और संबंधित प्रयोक्ताओं द्वारा परस्पर सहमति अवश्य होनी चाहिए।
- (घ) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दरें सामान्यतः केवल भविष्य में ही प्रभावी होंगी। तदर्थ रूप में अपनाई गई अंतरिम दर इसी रूप में तब तक मान्य होगी जब तक कि ऐसे बहुत अधिक न पाया जाए जिसमें पिछले प्रभाव से सुधार/परिवर्तन की आवश्यकता न हो।
- (xvii) दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम दरें हैं, इसी प्रकार, कटौतियां और छूट निम्नतम स्तर की हैं। पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक कटौती और छूट दे सकता है।

पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने के लिए अधिशासी निर्धारित सशर्तताओं को युक्तिसंगत भी बना सकता है, बशर्त यदि ऐसे युक्तिकरण से प्रयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम दरों से अधिक नहीं होती है।

बशर्त, पत्तन न्यास ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए अधिशासी सशर्तताओं के युक्तिकरण को सार्वजनिक करे और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने के लिए अधिशासी सशर्तताओं में आगे होने वाले किन्हीं परिवर्तनों को सार्वजनिक करना जारी रखे बशर्त निर्धारित नई दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।

## अध्याय-II

### पोत संबद्ध प्रभार

#### 2.1. पत्तन देयताओं की अनुसूची।

क्र.सं.	पोत प्रकार	दर प्रति जीआरटी		एक ही पोत के संबंध में भुगतान की बारंबारता	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)
1.	पी.ओ.एल.	6.75	0.21	देयताएँ 30 दिनों	देयताएँ पत्तन में
2.	कंटेनर	6.40	0.20	में एक बार देय है	प्रत्येक प्रवेश पर
3.	अन्य बल्क, ब्रेक बल्क और	5.15	0.16		देय हैं।

- पत्तन देयताएँ 15 टन अथवा उससे अधिक के समुद्रगामी पोतों के लिए प्रभार्य हैं।
- पृथक्कृत स्थिरक भार वाले सभी तेल टैंकरों के लिए घटा हुआ सकल टनभार अर्थात् अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के "अभ्युक्ति" कॉलम में दर्शाए गए को देयताएँ लगाने के प्रयोजनार्थ उसका सकल टनभार माना जाएगा।
- पत्तन में प्रवेश करने, परंतु उसमें कोई कार्गो नहीं उतारने अथवा लदान करने अथवा यात्रियों को नहीं ले जाने वाले पोत पर (मरम्मत के प्रयोजनार्थ आवश्यक उतराई और पुनः लदान के अपवाद सहित) पत्तन देयताओं का केवल 50% प्रभारित किया जाएगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा।
- स्थिरक भार में पत्तन में प्रवेश करने और यात्रियों को नहीं लाने वाले पोत पर पत्तन देयताओं का केवल 75% प्रभार्य होगा, जिससे वह अन्यथा प्रभार्य होगा।
- पत्तन देयताएँ निम्नलिखित पर प्रभार्य नहीं होंगी :
  - अन्य मुख्य भारतीय पत्तनों के पोत।
  - कोई भी सैर-सपाटा नाव।
  - पत्तन को छोड़ने वाला कोई पोत, जब मौसम खराब होने के कारण अथवा कोई क्षति होने के परिणामस्वरूप पत्तन में पुनः प्रवेश करता है।
  - भारत के राष्ट्रपति, राज्य सरकार, केन्द्र शासित प्रदेशों और विदेशी शासकों के पोत।
  - रक्षा पोत।
  - कार्गो को पत्तन से ले जाने और पत्तन की ओर लाने वाले अन्तर्देशीय जल बार्ज।
- रस्सियों से बंधे बजरे ले जाने वाला प्रमुख पोत बजरो को बाहरी लंगर पर छोड़ देता है और भीतरी गोदी में प्रवेश किए बिना बाहर से बाहर ही चला जाता है तो उसके द्वारा पत्तन देयताएँ देय नहीं होंगी। ऐसे मामलों में, आंतरिक बंदरगाह में प्रवेश करने वाले रस्सी से बंधे बजरो से उनके जीआरटी के आधार पर पत्तन देयताएँ वसूल की जाएंगी।
  - उन मामलों में जहां प्रमुख पोत आंतरिक बंदरगाह में प्रवेश करते हैं और पत्तन देयताएँ आकर्षित करते हैं तो रस्सी से बंधे बजरो पर पत्तन देयताएँ प्रभार्य नहीं होंगी।
- खाली और/अथवा लदे हुए फ्लीटिंग बंध नौकाओं को उठाने के लिए "दोबारा आने" वाले बंध पोत को पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत के रूप में माना जाएगा, परंतु वह उतराई अथवा कोई कार्गो अथवा यात्री को लेने वाला नहीं है, तब उस पर कोई पत्तन देयता प्रभार्य नहीं होगी।

## 2.2. पाइलटेंज शुल्क.

## 2.2.1. पाइलटेंज शुल्कों की अनुसूची

क्र.सं.	पोत का आकार	दर प्रति जीआरटी			
		कंटेनर पोत		अन्य पोत	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)
1.	3000 जीआरटी तक	9.95	0.31	10.60	0.33
2.	3001 से 10000 जीआरटी तक	14.10	0.44	15.10	0.47
3.	10001 से 15000 जीआरटी तक	15.40	0.48	16.35	0.51
4.	15001 से 30000 जीआरटी तक	16.35	0.51	17.65	0.55
5.	30001 और उससे अधिक	15.40	0.48	16.35	0.51

## 2.2.2. विविध पाइलटेंज शुल्कों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)
1.	पाल पोतों के नौचालन के लिए पाइलटेंज शुल्क		
	(i) कार्गो अथवा बैलास्ट के साथ प्रवेश करने वाले पोत (अन्तर्गामी अथवा बहिर्गामी पाइलटेंज के लिए)		
	(क) 200 टन से कम का पोत	548.25 प्रति चक्कर प्रति पोत	17.10 प्रति चक्कर प्रति पोत
	(ख) 200 टन और उससे अधिक का पोत	812.70 प्रति चक्कर प्रति पोत	25.35 प्रति चक्कर प्रति पोत
2.	किसी पाइलट को अपेक्षित समय से 30 मिनट से अधिक समय तक प्रतीक्षा कराने के लिए बिजली चालित पोतों के प्रतीक्षा प्रभार		
	(i) पहले एक घंटे अथवा उसके भाग के लिए	1869.10	58.30
	(ii) प्रत्येक अनुवर्ती घंटे अथवा उसके भाग के लिए	812.70	25.35
3.	उप परिरक्षक को 2 घंटे से कम समय के नोटिस पर पाइलट की सेवा की माँग को रद्द करने के लिए बिजली चालित पोतों के रद्दीकरण प्रभार।	3209.20	100.10
4.	पत्तन निकर्षण से इतर निकर्षकों के लिए पाइलटेंज शुल्क	रु. 6250.00 प्रति आठ घंटे अथवा उसका भाग	

## टिप्पणियाँ :

- पाइलटेंज शुल्क में पत्तन के पाइलट (पाइलटों) की सेवाएँ, और टग/टगों, पाइलट लांच/लांचों की अपेक्षित संख्या का प्रावधान और अन्तर्गामी और बहिर्गामी संचालन के लिए मूरिंग नाव प्रभार, और, गोदी-बंदर के अन्दर प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर एक स्थानांतरण प्रचालन शामिल होंगे।
- बिजली नहीं होने अथवा पत्तन के उपस्कर खराब होने के कारण पाइलट की सेवाओं को रद्द करने की माँग के मामले में, पोत के नौचालन के अनुसूचित समय से पहले दो घंटे के अन्दर पत्तन द्वारा विधिवत रूप से प्राधिकृत संबंधित अधिकारी द्वारा इस संबंध में जारी प्रमाणपत्र के आधार पर रद्द करने संबंधी प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। इसी प्रकार, ऐसे विलम्ब की स्थिति में जिसके लिए प्रत्यक्षतः पत्तन उत्तरदायी है पाइलट को रोके रखने के प्रभार भी वसूल नहीं किए जाएंगे।

3. डम्ब बाजों सहित ऐसे प्रत्येक पोत से जो अपनी शक्ति के अधीन नहीं है 50% अतिरिक्त पाइलटेंज शुल्क वसूल किया जाएगा।
4. पत्तन की सीमाओं के अन्दर पोत की सुविधा के लिए या किन्हीं अन्य प्रयोजनों से पोत को एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरित करने के प्रयोक्ता के अनुरोध पर किए गए दूसरे और उसके बाद के स्थानांतरण की स्थिति में, सामान्य पाइलट शुल्क का 25% स्थानांतरण प्रभार प्रभाय होगा।
5. पत्तन की सुविधा के लिए पोत के स्थानान्तरण पर कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

(क) "पत्तन की सुविधा" निम्नलिखित अर्थ के लिए परिभाषित की गई है :-

- (i) अगर घाट अथवा/बंदरगाह पर कोई कार्यरत कार्गो पोत को किसी जल वैज्ञानिक सर्वेक्षण कार्य अथवा तलकर्षण के लिए घाट आबंटित करने या घाट पर मरम्मत कार्य करने, अनुरक्षण करने और ऐसे अन्य समान कार्यों, जिसमें अंतरण की आवश्यकता हुई, के लिए अंतरित किया/घाट पर लगाया जाता है, तब ऐसे अंतरण को "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" माना जाएगा। ऐसे अंतरित पोत को पुनः स्थान में लाने के लिए किए गए अंतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" माना जाता है।
- (ii) अगर किसी कार्यरत कार्गो पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर रखने के लिए गोदी से अंतरित किया जाता है तो पोत, जिन्हें अंतरण प्रभार का वहन करने से छूट है, ऐसे अंतरण को "पत्तन सुविधा" माना जाएगा।
- (iii) जब भी किसी पोत को दूसरे पोत, जिसे गहराई और एलओए प्रतिबंधों के कारण अन्य गोदी पर खड़ा नहीं किया जा सकता, को स्थान देने के लिए अंतरित किया जाता है तो पोत को "पत्तन सुविधा के लिए अंतरित करने" के रूप में माना जाता है।
- (iv) जब भी किसी पोत को समीपस्थ गोदी में प्राथमिकता वाले किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए अंतरित किया जाता है और जब तक वह पोत अंतरित होता है, तब तक लंबाई के प्रतिबंधों के कारण दूसरे पोत को समीपस्थ गोदी में खड़ा नहीं किया जा सकता, ऐसे अंतरण को भी "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" के रूप में माना जाता है।
- (v) जब भी किसी पोत को खतरनाक कार्गो का वहन करने वाले दूसरे पोत, जिसे सुरक्षा कारणों से समीपस्थ गोदी को खाली रखने की आवश्यकता होती है, को भी "पत्तन की सुविधा के लिए अंतरण" के रूप में माना जाता है।

(ख) जब भी किसी पोत को बाहर भेजने की प्राथमिकता पर दूसरे पोत को स्थान देने के लिए गोदी से अंतरित किया जाता है, तब अंतरित पोत को अंतरण प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है, क्योंकि उसकी अदायगी बाहर जाने की प्राथमिकता प्राप्त पोत द्वारा की जाती है अथवा अंतरण को "पत्तन की सुविधा" के रूप में माना जाता है, जब प्राथमिकता प्राप्त पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट दी जाती है। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा :-

- (i) कार्गो-भिन्न पोत, जिसे किसी भी दशा में कार्गो पोत के आगमन पर गोदी खाली करना होता है।
- (ii) विशेष रूप से किनारे पर लदान/उतराई के लिए गोदी का प्रयोग करने वाले पोत।
- (iii) पोत जो किसी कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के बिना गोदी पर निष्क्रिय खड़े हैं।

## 2.3. गोदी किराया अनुसूची

## 2.3.1. गोदी किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र. सं.	पोत आकार (जीआरटी)	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग									
		सामान्य कार्गो गोदी Q 1 से Q 7		कंटेनर गोदी Q 8 और Q 9		तेल गोदी कोचीन पुराना टर्मिनल, उत्तर टैंक गोदी, दक्षिण टैंक गोदी		उत्तर और दक्षिण कोयला गोदी		स्ट्रीम मूरिंग	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम. डा. में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम. डा. में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम. डा. में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम. डा. में)	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम. डा. में)
1	3000 तक	0.282	0.0088	0.266	0.0083	0.173	0.0054	0.106	0.0033	0.093	0.0029
2	3001 से 10000	0.173	0.0054	0.173	0.0054	0.122	0.0038	0.093	0.0029	0.093	0.0029
	न्यूनतम प्रभार	846.40	26.40	798.00	24.90	519.00	16.20	318.00	9.90	-	-
3	10001 से 15000	0.106	0.0033	0.106	0.0033	0.106	0.0033	0.093	0.0029	0.067	0.0021
	न्यूनतम प्रभार	1730.00	54.00	1730.00	54.00	1220.00	38.00	-	-	930.00	29.00
4	15001 से 30000	0.093	0.0029	0.08	0.0025	0.093	0.0029	0.067	0.0021	0.067	0.0021
	न्यूनतम प्रभार	1590.00	49.50	1590.00	49.50	1590.00	49.50	1395.00	43.50	-	-
5	30001 से 60000	0.093	0.0029	0.08	0.0025	0.093	0.0029	0.067	0.0021	0.054	0.0017
	न्यूनतम प्रभार	-	-	-	-	-	-	-	-	2010.00	63.00
6	60001 और उससे अधिक	0.106	0.0033	0.106	0.0033	0.106	0.0033	0.054	0.0017	0.041	0.0013
	न्यूनतम प्रभार	-	-	-	-	-	-	4020.00	126.00	3240.00	102.00

## 2.3.2. अन्ध बाज के लिए गोदी किराया प्रभार अनुसूची

क्र.सं.	वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)
1.	वर्गीकृत गोदी - क्यू 10 और नया बीटीपी गोदी (नया बाज प्रभार)	0.186	0.0058
	किसी भी बर्थ अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया	0.131	0.0041
	नव बाज फ्लीटिंग क्षेत्रों में प्रतीक्षा करते हैं तब फ्लीटिंग प्रभार	0.041	0.0013
दर प्रति पोत प्रति घंटा अथवा उसका भाग			
3.	जब कोई पोत निकर्षित क्षेत्र और समुद्रगामी पोतों द्वारा नौचालित नहीं हो सके, तब चैनलों में कहीं भी अपने गियर के साथ लंगर डालता है।	16.924	0.5279
4.	अन्ध बाज	पाल पोत	मछली पकड़ने वाले पोत और ट्रॉलर्स
	(i) पाल गोदी अथवा स्ट्रीम गोदी के अधिग्रहण पर	16.924 0.5279	27.075 0.8445
	(ii) पाल सीमाओं के अन्दर कहीं भी अपने गियर के साथ लंगर डालने के लिए विलिंग्डन आईलैण्ड अथवा अन्य उठले जल क्षेत्र में (जहाँ पाल गोदी/फोर्ट कोचीन घाट गोदी/जेट्टी के अधिग्रहण पर।	8.467 0.2641	13.53 0.442
	(iii) जल सफाई नाव :		
	अन्ध बाज के अधीन फोर्ट कोचीन घाट में पाथेमरी लंगरगाह (जहाँ गोदी) में लंगरगाह के अधिग्रहण हेतु।	-- --	8.467 0.2641

## टिप्पणियाँ :

- (i) गोदी किराया प्रभार पोतों के गोदी में लंगर डालने से गोदी लंगर उठाने तक की अवधि के लिए वसूल किए जाएंगे।  
(ii) खिड़की सुविधा प्राप्त करने वाले कंटेनर पोतों के मामले में, गोदी किराया प्रभार पोतों को आबंटित खिड़की की अवधि अथवा अधिग्रहण की वास्तविक अवधि, जो भी अधिक हो, के लिए वसूल किए जाएंगे।
- गोदी किराया प्रभार में घाट क्रेनों, प्रथम प्रचालन (उपलब्धता की शर्त पर) के प्रभार, जहाँ कहीं आवश्यक हो मजदूरों की आपूर्ति के लिए आवश्यक पत्तन न्यास की लागत का हिस्सा और पत्तन सीमाओं के अन्दर गोदियों में पोतों द्वारा देय समयोपरि शुल्क शामिल है।
- प्रचालन प्रचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के बाद के समय से चार घंटे बीतने के पश्चात पोत से गोदी किराया वसूल नहीं किया जाएगा। गलत संकेत देने के लिए एक दिन के गोदी किराया प्रभार के बराबर 'दंडात्मक दर' होगी।
- गोदी किराया प्रभार को पत्तन का उपस्कर खराब होने अथवा बिजली नहीं होने के कारण लगातार एक घंटे अथवा उससे अधिक समय के लिए कंटेनर गोदियों में बेकार खड़ा होने के लिए विवश किया जाता है तो बेकार खड़े रहने की उस अवधि के लिए गोदी किराया प्रभार नहीं किया जाएगा।



5. (क) कोई पोत एक गोदी अथवा गोदियों का अधिग्रहण करता है और किसी अन्य समीपवर्ती गोदी अथवा गोदियों को अपनी सुविधा के लिए अथवा उस विशेष गोदी में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण अथवा किन्हीं अन्य कारणों से खाली रखने का अनुरोध करता है तो ऐसी खाली रखी गई प्रत्येक गोदी अथवा गोदियों के लिए अतिरिक्त पत्तन देयताएँ, पाइलट शुल्क और बर्थ किराया वसूल किया जाएगा। वास्तव में लंगर डाल चुके पोत का जीआरटी पत्तन की देयताओं के साथ गिना जाएगा।
- (ख) समीपवर्ती गोदी को खाली रखने का माँग-पत्र पोतों के एजेंट अथवा परिषिती/प्रेषक में से किसी एक द्वारा दिया जाएगा, अथवा पत्तन द्वारा प्रहस्तित कार्गो की प्रकृति पर विचार कर गोदी (गोदियाँ) खाली रखी जाती हैं, बशर्त कि ऐसी कार्रवाई की अग्रिम सूचना पत्तन द्वारा पोत-एजेंट को दी गई हो। ऐसे सभी मामलों में, पोत के एजेंट/स्टीमर एजेंट से सामान्य प्रभारों सहित अतिरिक्त पत्तन देयताएँ, पाइलट शुल्क और गोदी किराया वसूल किया जाएगा क्योंकि वे पोत संबंधी प्रभार हैं।
6. यदि पत्तन शैड/शैडों में वर्गीकृत कार्गो की मौजूदगी के कारण गोदी/गोदियों का उपयोग करने की स्थिति में नहीं है तो वर्गीकृत कार्गो का परिषिती पत्तन को उस जहाज से वसूली योग्य सामान्य गोदी किराया प्रभारों के बराबर राशि अदा करेगा जो शैड/शैडों से अंतिम पैकेट उठाए जाने तक ऐसा कार्गो रखता है।
7. जब मछली पकड़ने वाले पोत/ट्रॉलर्स कोचीन पत्तन न्यास की जेट्टियों, संसर्पिका और बोटपेन के लिए लाइसेंसीकरण विनियमावली, 1968, समय-समय पर यथासंशोधित, के अधीन लाइसेंस शुल्कों का भुगतान कर निजी जेट्टियों में लंगर डालते हैं तो उनसे गोदी किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
8. पत्तन से कार्गो लाने-ले जाने के कार्य में लगे और अन्तर्देशीय जलमार्गों में प्रचालित अमोनिया बाजों को छोड़कर, बाजों से बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा।
9. लैश बाज (रस्सी से बंधे बजरे)
- (i) जब कभी कोई बाज किसी स्ट्रीम मूरिंग का अधिग्रहण करता है तो दरमान के अनुसार ऐसी मूरिंग पर लागू दर लागू होगी।
- (ii) बाजों के लिए निम्न घाट, मुराफ जेट्टी और फोर्ट कोचीन फिल्टिंग क्षेत्रों के रूप में घोषित किए गए हैं।

### 2.3.3. पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)		विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)	
		दर प्रति 1000 लीटर	न्यूनतम प्रभार	दर प्रति 1000 लीटर	न्यूनतम प्रभार
1.	बाजों के माध्यमसे आपूर्ति :				
	(i) आंतरिक बंदरगाह में	224.40	5610.50	7.00	175.00
	(ii) बाह्य बंदरगाह में	897.70	22,442.00	28.00	700.00
2.	तट के माध्यम से जल आपूर्ति	128.25	3206.00	4.00	100.00

## अध्याय - III

## कार्गो संबद्ध प्रभार

## 3.1. बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के घाटशुल्क की अनुसूची

क्र.सं.	जिन्सों का विवरण	इकाई	दर (रुपए)
1.	पशु, पक्षी, सरिसर्प, पशु उत्पाद और व्युत्पादन	मी.ट.	77.00
2.	शिलातन्तु	मी.ट.	84.00
3.	काजू, गिरियों और फल		
	(i) कच्चा काजू की कच्ची गिरी	मी.ट.	35.00
	(ii) काजू की गिरी	मी.ट.	45.00
	(iii) इमली बीज, टैपियोका, नारियल, खोपरा	मी.ट.	48.00
4.	कोयला, कोक, लकड़ी का कोयला, ईंधन लकड़ी	मी.ट.	40.00
5.	नारियल की जटा (क्वायर), नारियल की जटा से बने उत्पाद, पटसन, पटसन से बने उत्पाद	मी.ट.	48.00
6.	निर्माण और भवन सामग्री		
	(i) रेत, पत्थर	मी.ट.	52.00
	(ii) ग्रेनाइट, मारबल	मी.ट.	67.00
	(iii) सीमेंट, कंकड़-पत्थर, चिकनी मिट्टी, चाक	मी.ट.	52.00
7.	कपास, कपास का कचरा, रेशमी सूत, ऊन, कपड़े और सूती कपड़े से बनी चीजें	घ.मी.	35.00
8.	रक्षा-सामान	मी.ट.	111.00
9.	उर्वरक - कच्चा माल और तैयार		
	(i) गंधक	मी.ट.	62.00
	(ii) शैल फास्फेट	मी.ट.	57.00
	(iii) तैयार उर्वरक	मी.ट.	57.00
10.	खाद्य, सिलहन, अनाज, दालें, सभी प्रकार का भूसा	मी.ट.	44.00
11.	द्रव तेल, अम्ल		
	(i) कच्चा तेल	मी.ट.	65.00
	(ii) पीओएल उत्पाद	मी.ट.	65.00
	(iii) द्रव अमोनिया	मी.ट.	85.00
	(iv) फास्फोरिक अम्ल	मी.ट.	78.00
	(v) सीरा, खाद्य तेल और अन्य द्रव	मी.ट.	65.00
12.	धातु और धातु कबाड़	मी.ट.	80.00
13.	खनिज और अयस्क	मी.ट.	52.00
14.	तेल, रबड़ और चारा	मी.ट.	56.00
15.	कपास, अखबारी कागज	घ.मी.	52.00
16.	नमक	मी.ट.	10.00
17.	चीनी	मी.ट.	52.00
18.	कृत्रिम राल	मी.ट.	41.00
19.	साथ में जाने वाला वैयक्तिक सामान	घ.मी.	56.00
20.	लकड़ी और इमारती लकड़ी से बने उत्पाद		
	(i) लकड़ी, इमारती लकड़ी, बॉस, लकड़ी उत्पाद	मी.ट.	56.00
	(ii) लकड़ी का गूदा	मी.ट.	41.00
21.	काफी	मूल्यानुसार	0.12%
22.	मोटर कार, ट्रक और अन्य मोटरयुक्त वाहन	मूल्यानुसार	0.02%
23.	सभी प्रकार के तेलीय राल और चन्दन तेल	मूल्यानुसार	0.20%
24.	चाय और मसाले	मूल्यानुसार	0.15%
25.	ऊपर विनिर्दिष्ट से इतर कोई मद	मूल्यानुसार	0.20%

## टिप्पणियाँ :

- (1) कार्गो का निर्धारण आयात कार्गो के मामले में बिल ऑफ एंड्री/लदान के तटीय बिल में दिए गए कार्गो के विवरण और निर्यात कार्गो के मामले में नौवहन बिल के आधार पर किया जाएगा, वह अनुसूची में शामिल मद विवरण के लिए सबसे उपयुक्त है।
- (2) घाटशुल्क अनुसूची में "अनिर्दिष्ट श्रेणी" के अधीन किसी कार्गो का वर्गीकरण करने से पूर्व यह पता लगाने के लिए कि क्या कार्गो को उन अनुसूचियों में उल्लिखित किन्हीं विशिष्ट श्रेणियों के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है या नहीं, संगत सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाएगा।
- (3) घाटशुल्क देनदारियां निम्न आधार पर अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों पर वसूल की जाएंगी :
  - (i) अभिव्यक्त टनभार/माप, कार्गो के भार/आयनन की इकाई ;
  - (ii) लदान के बिल में निर्दिष्ट मात्रा/टनभार अथवा कच्चे तेल और पी.ओ.एल. उत्पादों के मामले में वस्तुओं के संगत शीर्षक नाम ; अथवा,
  - (iii) मूल्यानुसार घाटशुल्क, आयात पर सी.आई.एफ. मूल्य पर ; निर्यात कार्गो के मामले में एफ.ओ.बी. मूल्य पर और तटीय कार्गो के मामले में तटीय सामान के बिल में निर्दिष्ट मूल्य पर वसूल किया जाएगा।
- (4) ऊपर विनिर्दिष्ट 2 (i) और (iii) के मामले में, सकल टनभार/माप की गणना, निर्यात कार्गो की परिमाण रिपोर्ट, केन्द्रीय उत्पाद शुल्क द्वारा हस्ताक्षरित आगत प्रमाणपत्र, जहाज के सर्वेक्षक द्वारा जारी छीज प्रमाणपत्र जैसे संबंधित दस्तावेज विनिर्देशों के अनुसार की जाएंगी। इन व्योरो के नहीं होने पर, पतन न्यास प्रशासन द्वारा वास्तव में जाँच कर तय किए गए टनभार/माप को सकल टनभार/माप के रूप में लिया जाएगा।
- (5) आयात अथवा निर्यात आवेदन-पत्र या सामान्य आयात सूची-घोषणा अथवा सुपुर्दगी आदेश में संशोधन करने के अनुरोध-पत्र के साथ दो सौ रुपए (रु. 200.00) शुल्क देना होगा जोकि वापस नहीं किया जाएगा।
- (6) घाटशुल्क मुक्त सामान :
  - (i) कोचीन पतन न्यास को अथवा कोचीन पतन न्यास द्वारा भेजा गया कार्गो।
  - (ii) वास्तविक यात्रियों और नाविकों के साथ आने वाला उनका सामान और वैयक्तिक सामान।
  - (iii) मरम्मत के कारण पोत से अस्थायी रूप में उतारा गया और मरम्मत पूरी होने के पश्चात उसी पोत पर पुनः नौभारित कार्गो।
  - (iv) पोत से ऐसे, जो मौसम के दबाव के कारण पतन में प्रवेश करता है, अस्थायी रूप में उतारा गया और उसी समुद्री यात्रा के दौरान उसी पोत में पुनः नौभारित कार्गो।
  - (v) एक ही जहाज की वास्तविक जहाज संबंधी फिटिंग्स।
  - (vi) जहाजों की झाड़-पोंछ में एकत्रित सामग्री, परंतु पूरा कार्गो पतन में उतारा जाए और इस आशय का संतोषजनक प्रमाण प्रस्तुत किया जाए कि यह जाँच-पड़ताल केवल उन्हीं परेषणों के हिस्से की की गई है जिनकी देयताओं का भुगतान कर दिया गया है। जहाजों की झाड़-पोंछ में एकत्रित ऐसी सामग्री का वहनमूल्य स्टीमर एजेंट अथवा परेषण के स्वामी द्वारा किया जाएगा।
  - (vii) तट पर एकत्र कामिल।
  - (viii) रेत अथवा पत्थर नीरम।
  - (ix) पशुधन के साथ का चारा, जो कार्गो के रूप में सूचीबद्ध नहीं है।
  - (x) वह कार्गो जो, घाटशुल्क पतन को चुका दिए जाने के बाद पोत पर चढ़ाया गया परंतु मूल पोत की सुविधा के लिए मूरिंग में पुनः उतारा गया और दूसरे पोत में चढ़ाया गया।
  - (xi) घाटों से गुटिकाकृत कार्गो के निर्यात के लिए उपयुक्त गुटिकाएँ।
- (7) पोतान्तरण, पुनः नौभरण हेतु कार्गो अथवा ताला बंद कार्गो का निर्धारण विशेष मद (कार्गो) पर लागू घाटशुल्क के 75% प्रति प्रहस्तन की दर से, किया जाएगा।
- (8) जहाज भंडारों, समुद्री-यात्रा के दौरान पोत द्वारा उपभोग के लिए रखी गई सामग्री और पोत के बंकर के लिए कोयला अथवा तेल पर इन मदों पर लागू घाटशुल्क का 50% वसूल किया जाएगा।
- (9) पतन निम्नलिखित बल्क कार्गो मदों के लिए घाट पर कुलियों की व्यवस्था नहीं करेगा और स्वामियों को अपने खर्च और जोखिम पर उनके प्रहस्तन की व्यवस्था करनी होगी :

- (i) पशु, पक्षी, सरिसर्प
- (ii) काजू फल का द्रव
- (iii) रसायन
- (iv) कोयला, कोक, लकड़ी का कोयला और ईंधन लकड़ी
- (v) खाद्य तेल
- (vi) उर्वरक और क्यू 10 बर्थ में प्रहस्तित उर्वरक का कच्चा माल
- (vii) घाटशुल्क मुक्त सामान।
- (viii) खजूर/नारियल वसीय अम्ल
- (ix) डामर को छोड़कर पी.ओ.एल. और पी.ओ.एल. उत्पाद
- (x) पाइपलाइनों के माध्यम से प्रहस्तित कोई अन्य कार्गो

(10) कोई भी ऐसा कार्गो जो (मूल) पोत से हल्के पोत को, पड़ोस वाली गोदी के जरिए, के अलावा, स्थानान्तरित किया गया हो।

### 3.2. विलंब प्रभार

#### 3.2.1. निःशुल्क अवधि

क्र.सं.	विवरण	निःशुल्क अवधि
1.	आयात कार्गो	7 दिन
2.	निर्यात और पोतान्तरण कार्गो	12 दिन

#### टिप्पणियाँ :

- (1)
  - (i) आयात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की गणना पोत से अंतिम बार उतारे गए/लदाई किए गए कार्गो की तारीख के अगले दिन से होगी।
  - (ii) निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पत्तन में कार्गो के प्रवेश की तारीख से शुरू होगी।
  - (iii) बचाए हुए सामानों के मामले में निःशुल्क अवधि भग्नावशेष के प्राप्तकर्ता द्वारा बचाए गए सामानों की अधिसूचना के अगले दिन से शुरू होगा।
  - (iv) निर्यात कार्गो के मामले में विलंबशुल्क निःशुल्क अवधि के पश्चात लदान की शुरुआत की तारीख तक प्रोद्भूत होगा।
- (2) निर्यात और आयात दोनों कार्गो को निःशुल्क अवधि का केवल एक ही सैट मिलेगा।
- (3) विलंबशुल्क तत्संबंधी अनुसूची में निर्धारित दरों पर, निःशुल्क दिवसों की समाप्ति से आगे पत्तन के अंतरण शेडों अथवा याडों में छोड़े गए सभी सामानों/कार्गो पर प्रभावी होगा।

#### 3.2.2. विलंबशुल्क प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	निर्धारित कार्गो के लिए इकाई दर पर	निर्धारित कार्गो के लिए यथामूल्य आधार पर
		दर प्रति घाटशुल्क इकाई, प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रुपयों में)	लागू घाटशुल्क के % के रूप में निर्धारित दर
I.	आयात		
1.	पहले 5 दिनों के लिए	20.00	20%
2.	अगले 10 दिनों के लिए	40.00	25%
3.	अगले 30 दिनों के लिए	68.00	35%
4.	उसके पश्चात	135.00	45%
II.	निर्यात और पोतान्तरण		
1.	13वें दिन से आगे	15.00	25%

## टिप्पणियाँ :

- (1) **जब संलग्न गोदी खाली रखी जाती है तब विलंबशुल्क :**  
किसी गोदी विशेष अथवा समीपवर्ती गोदी/गोदियों में रखे गए अन्य प्रेषितमाल पर, जो उस अवधि के दौरान निकासित नहीं किए जा सकते जब किसी गोदी विशेष में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण समीपवर्ती गोदी खाली रखा/रखे जाता/जाते हैं अथवा किसी अन्य कारण से प्रभार्य विलंबशुल्क ऐसी सुरक्षा की अपेक्षा वाले कार्गो के तत्संबंधी प्रेषिति द्वारा वहन किया जाएगा।
- (2) साथ में नहीं लाए गए वैयक्तिक धैलों/वैयक्तिक सामानों पर लागू दर का 50% विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा। निःशुल्क अवधि संबंधी सभी अन्य शर्तें वहीं रहेंगी।
- (3) गलाबंद कार्गो के लिए विलंबशुल्क
  - (i) जब कोई कार्गो पत्तन में नौभरण के लिए लाया जाता है और बाद में दूसरे पोत में संशोधित किए जाने और नौभरण किए जाने पर विलंबशुल्क कार्गो को पत्तन के अन्दर लाद कर लाने की तारीख से पोत के नाम में संशोधन की तारीख तक, जिस तारीख को कार्गो वैकल्पिक रूप से नौभारित किया गया, अदा करना होगा।
  - (ii) किसी पोत विशेष द्वारा नौभरण के लिए अन्दर लाए गए और पोतवणिक की किसी गलती के बिना तालाबंद किए गए परंतु बाद में दूसरे पोत द्वारा नौभरण किए गए निर्यात सामानों पर विलंबशुल्क, सामानों के नौभरण अथवा पत्तन घाटों से हटाए जाने तक की पूरी अवधि के लिए, दरमान की अनुसूची के अनुसार निर्यात कार्गो के लिए लागू दरों पर वसूल किया जाएगा।
- (4) विशेष मामलों में निःशुल्क अवधि :

सामानों के विवरण के अनुसार लागू निःशुल्क अवधियों के अलावा निम्नलिखित निःशुल्क अवधियों की अनुमति दी जाती है :

- (क) ऐसी अवधि, जिसमें पत्तन में सीमाशुल्क आयुक्त/सीमाशुल्क विभाग का प्रमुख प्रमाणित करता है कि सामान मूल्यांकन की साधारण प्रक्रिया के अलावा उक्त अधिनियम की धारा 144 के साथ पठित सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 (1962 का 52) की धारा 17 (1) के अधीन परीक्षा/जॉच के लिए रोका गया था और वह अवरोधन आयातकों और निर्यातकों की ओर से किसी त्रुटि अथवा लापरवाही के कारण नहीं था, और इसके साथ अन्य दो कार्य दिवस।
- (ख) ऐसी अवधि, जिसके दौरान सामान ध्वस्त किए जाने से पूर्व कोचीन पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड की ओर से स्वास्थ्य अधिकारी अथवा उसके द्वारा विधिवत् प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा रोकी जाती है।
- (ग) यदि सामान को सहायक दवा नियंत्रक अथवा उसके द्वारा विधिवत् प्राधिकृत किसी अधिकारी की सिफारिश पर दवा (नियंत्रण) अधिनियम, 1950 के अधीन सामानों को विश्लेषणात्मक परीक्षाओं के लिए रोका गया है और पत्तन में सीमाशुल्क आयुक्त/सीमाशुल्क विभाग के प्रमुख अथवा उसके द्वारा विधिवत् प्राधिकृत किसी अधिकारी द्वारा प्रमाणित किया गया है तो ऐसे अवरोधन की अवधि के दौरान विलंबशुल्क 30 दिनों की अधिकतम अवधि की शर्त पर पहले सप्ताह/स्लैब की दर पर वसूल किया जाएगा।
- (घ) यदि सामान को आयात व्यापार नियंत्रण औपचारिकताओं के कारण रोका गया है, आयातक की ओर से किसी त्रुटि के कारण नहीं, और पत्तन में सीमाशुल्क आयुक्त/सीमाशुल्क विभाग के प्रमुख द्वारा अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत किसी सक्षम अधिकारी द्वारा प्रमाणित किया गया है, ऐसी अवरोधन अवधि के दौरान विलंबशुल्क, अधिकतम 150 दिनों की अवधि की शर्त पर, निम्नलिखित अनुक्रमित मान पर वसूल किया जाएगा :
  - \* अवरोधन की तारीख से 60वें दिन तक सामान्य दर का 1/6 ;
  - \* 60वें दिन की समाप्ति के पश्चात 90वें दिन तक सामान्य दर का 1/3 ;
  - \* 90वें दिन की समाप्ति के पश्चात 120वें दिन तक सामान्य दर का 1/2 (आधा) ; और,
  - \* 120वें दिन की समाप्ति के पश्चात 150वें दिन तक सामान्य दर का 2/3।
- (ङ) आयातक की किसी त्रुटि के बिना सीमाशुल्क हाऊस में दरतावेजों के गुम होने अथवा गलत जगह रखने के कारण रोके गए सामानों पर जिसके लिए केन्द्रीय राजस्व बोर्ड द्वारा अनुमोदित फार्म में पत्तन में सीमाशुल्क आयुक्त अथवा उसके द्वारा विधिवत् प्राधिकृत सहायक आयुक्त द्वारा अवरोधन प्रमाणपत्र जारी किया गया हो अवरोधन अवधि के दौरान लगाया गया विलंबशुल्क, कोचीन पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड द्वारा, प्रत्येक मामले के गुण-दोष के आधार पर पूरा अथवा उसका कुछ हिस्सा माफ किया जाएगा।
- (च) उपर्युक्त मदों 5 (ग), 5 (घ) और 5 (ङ) में शामिल अवरोधन के मामले में, रियायत अवरोधन प्रमाणपत्र में दी गई अवधि के अतिरिक्त एक और कार्य दिवस के लिए दी जाएगी।
- (छ) वह अवधि जिसके दौरान स्थान में भीड़-भाड़ हो जाने, गलत छंटाई अथवा गलत मिलान के कारण पत्तन पैकेज का पता लगाने में असमर्थ हो।  
इस अवधि की गणना संबंधित पक्ष को इस तथ्य की सूचना कि तथ्य की घोषणा संबंधित अंतरण शैड में सूचनापट्ट पर सूचना चिपका कर की जाएगी की पुष्टि प्राप्त होने की तारीख के पश्चात सात दिनों से की जाएगी।

(ज) सर्वेक्षण के लिए रोके गए सामान :

सर्वेक्षण के लिए और स्टीमर एजेंटों द्वारा अथवा उनके द्वारा प्राधिकृत मान्यता प्राप्त सर्वेक्षक द्वारा अथवा कोचीन पत्तन न्यास द्वारा वारतव में सर्वेक्षण किए जाने के लिए रोके गए सामानों को, सर्वेक्षण-प्रमाणपत्र की प्रस्तुति पर, संबंधित पोत द्वारा घाट कार्गो के पूर्णतः निवर्हन के अगले दिन से रविवार (रविवारों) और अवकाश दिवस (दिवसों) को छोड़कर अधिकतम सात दिनों की अवधि के लिए निःशुल्क भंडारण स्थान दिया जाएगा।

बशर्ते कि

(कक) सर्वेक्षण के लिए रोके जाने वाले सामान की मात्रा के पूरे ब्योरे, विवरण, चिह्नों और सामग्रियों की संख्या का ब्योरा देते हुए सर्वेक्षण आवेदन-पत्र पोतान्तरण सामानों के लिए निर्धारित निःशुल्क दिवसों के अन्दर पत्तन द्वारा विविध प्राधिकृत सबद्ध अधिकारी द्वारा प्राप्त किया गया हो।

(खख) वास्तविक सर्वेक्षण इस प्रकार अनुमत सात दिनों के अन्दर पूर्ण किया जाता है ;

(गग) ऐसे सामान सर्वेक्षण पूरा होने के दिन के बाद के कार्य-दिवसों को अथवा उससे पहले हटाए जाते हैं।

(धध) पिछले तीन दिनों के दौरान सर्वेक्षित सामानों के मामले में, यदि ऐसे समान सर्वेक्षित किए जाने के दिन के अगले कार्य-दिवस को हटाए जाते हैं तो विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा। निस्तारण सामानों को सर्वेक्षण के लिए रोके जाने के मामले में, नष्ट सामान के प्राप्तकर्ता द्वारा निस्तारण की अधिसूचना के अगले दिन से रविवार (रविवारों)/अवकाश दिवस (दिवसों) को छोड़कर सात दिनों की गणना की जाएगी।

### 3.3. आयात/निर्यात प्रचालन कार्य के अलावा घाट विजली क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार (द्वितीय प्रचालन)

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	वह कार्गो जिसपर घाटशुल्क वसूल किया जाता है		
	10 मी.ट. तक उठाने के लिए	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	100.00
2.	वह कार्गो जिसपर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाता है और किसी अन्य उपयोग के लिए		
	10 मी.ट. तक उठाने के लिए	दर प्रति टन अथवा उसका भाग प्रति आरोहरण	200.00
3.	फलका खोलने अथवा बन्द करने के लिए	दर प्रति आठ घंटे की पारी प्रति फलका	400.00

टिप्पणियाँ :

1. फलका को खोलने और बन्द करने के प्रभार केवल उसी पारी में वसूल किए जाने हैं जिसमें फलका ने कार्य किया है।

2. क्रेन के साथ जुड़े ग्रेव के उपयोग के लिए प्रभार, प्रभारों के अलावा अलग से वसूल किए जाएंगे।

### 3.4. तट क्रेनों के साथ जुड़े पत्तन के ग्रेवों का उपयोग करने के लिए प्रभार।

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	5 मी.मी. तक की क्षमता वाली ग्रेव	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	150.00 परंतु न्यूनतम रु. 750.00
2.	5 मी.मी. से अधिक क्षमता वाली ग्रेव	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	250.00 परंतु न्यूनतम रु. 1250.00



**3.5. हस्के फोर्क लिफ्ट ट्रक के लिए प्रभार**

क्र.सं.	दूसरे और बाद के प्रचालनों के लिए	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	घाट परिसर के अन्दर कार्गो प्रहस्तन अथवा किन्हीं अन्य प्रचालनों के लिए	प्रति फोर्क लिफ्ट ट्रक प्रति घंटा अथवा उसका भाग	300.00 परंतु न्यूनतम रु. 600.00

**3.6. मांग/आवेदन रद्द करने संबंधी प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	कार्य दिवसों में उपस्कर प्राप्त करने के पहले दो घंटे	प्रति उपस्कर प्रति मांग/आवेदन	250.00
2.	रविवारों और अवकाश दिवसों में उपस्कर प्राप्त करने के दो घंटों के अन्दर	प्रति उपस्कर प्रति मांग/आवेदन	1500.00

**टिप्पणी :**

यदि उपस्कर की मांग पत्तन के निर्णय से रविवारों और अवकाश दिवसों को रद्द की जाती है तो रद्द करने संबंधी प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

**3.7. हटाने से संबंधित प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	अंतरण शीड अथवा खुले अंतरण शीड स्थान के अन्दर (रुपयों में)	अंतरण शीड अथवा अंतरण स्थान से अन्य शीडों अथवा आयात भांडागारों अथवा खुले भंडारण क्षेत्र में (रुपयों में)
	ऐसी सामग्रियों के मामले में जिनपर घाटशुल्क निम्न आधार पर वसूल किया जाता है :		
1.	प्रति टन/प्रति घन मीटर :	100.00	300.00
2.	प्रति प्रत्येक मद :		
	(i) मोटर कार	75.00	150.00
	(ii) साइड कार के साथ अथवा उसके बिना मोटर साइकिल, साइकिल और अन्य वाहन	50.00	75.00

**टिप्पणियाँ :**

- निःशुल्क भंडारण अवधि समाप्त होने के पश्चात, पत्तन की इच्छा पर सामान को हटाया जाना होगा जिस पर अनुसूची के अनुसार प्रभार लगेगा।
- यात्रियों अथवा नाविकों के साथ नहीं आने वाले सामान अथवा निजी सामान को, यदि एरनाकूलम घाट पर उतारा जाता है तो उन्हें हटाकर सीधे एरनाकूलम घाट में ओवरफ्लो शीड अथवा बैगेज हॉल में ले जाया जाएगा और इसके लिए रु. 50.00 (केवल पचास रुपए) प्रति घन मीटर की दर से हटाए जाने संबंधी प्रभार वसूल किया जाएगा।
- किसी गोदी विशेष अथवा संलग्न गोदी/गोदियों में रखे गए अन्य पारेषणों पर जो उस अवधि में निकासित नहीं किए जा सके जब गोदी विशेष में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति के कारण या किसी अन्य कारण से संलग्न गोदी/गोदियों को खाली रखा जाता/जाते हैं, हटाए जाने संबंधी प्रभार्य प्रभार संबंधित पारेषिन्ति द्वारा, जिसे ऐसी सुरक्षा की जरूरत होगी वहन किया जाएगा।

## अध्याय - IV

### कंटेनर - संबद्ध प्रभार

#### 4.1. गेन्ट्री क्रेन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अम. डा. में)
1.	फलकाओं का प्रहरतन के लिए प्रभार फलका कवर को खोलने अथवा बन्द करने अथवा स्थानान्तरण के लिए	प्रति फलका कवर प्रति लिफ्ट	1500.00	32.75
2.	खाड़ी स्थानान्तरण प्रभार			
(i)	कंटेनरों का खाड़ी के अन्दर ही स्थानान्तरण (क) 20 फीट (खाली और लदे हुए कंटेनर)	प्रति कंटेनर	1000.00	21.83
(ख)	40 फीट (खाली और लदे हुए कंटेनर)	प्रति कंटेनर	1500.00	32.75
(ii)	कंटेनर का एक खाड़ी से दूसरी खाड़ी में स्थानान्तरण (क) 20 फीट (खाली और लदे हुए कंटेनर)	प्रति कंटेनर	2225.00	48.58
(ख)	40 फीट (खाली और लदे हुए कंटेनर)	प्रति कंटेनर	3337.50	72.87
3.	आयात/निर्यात कंटेनर प्रहस्तन के लिए			
(i)	20 फीट (खाली और लदे हुए कंटेनर)	प्रति कंटेनर	1000.00	21.83
(ii)	40 फीट (खाली और लदे हुए कंटेनर)	प्रति कंटेनर	1500.00	32.75
(iii)	45 फीट (खाली और लदे हुए कंटेनर)	प्रति कंटेनर	2000.00	43.67

#### टिप्पणियाँ :

- (1) (i) प्रहरतन टुकड़े का उपयोग कर बहु-आयामी कंटेनरों, बहुत ऊँचे कंटेनरों आदि का प्रहस्तन करने के लिए गेन्ट्री क्रेन प्रभार 45 फीट कंटेनरों के लिए निर्धारित दर पर वसूल किया जाएगा।  
(ii) क्रेनर मशीन पर लगे काँटे का उपयोग कर कंटेनरों का प्रहस्तन करने के लिए भी गेन्ट्री क्रेन प्रभार 45 फीट कंटेनरों के लिए निर्धारित दर पर वसूल किया जाएगा।
- (2) भारी कंटेनर-आकारों की किसी मद के प्रहस्तन के लिए, जिसे गेन्ट्री क्रेन के ६० टन हुक के उपयोग की आवश्यकता हो, गेन्ट्री क्रेन प्रभार निम्नानुसार प्रभारित होंगे :-

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (अमरीकी डालर में)
(i)	प्रत्येक एक घंटा अथवा उसका भाग	रु. 10,000/-	218.34
(ii)	प्रत्येक 30 मिनट अथवा उसके भाग के लिए	रु. 5,000/-	109.17

- (3) उपर्युक्त 2 (i) और (ii) मामले में, लिए गए कुल समय के परिकलन के प्रयोजन से कार्य विशेष के लिए क्रेन के कुल तैनाती समय को लिया जाएगा।
- (4) यदि कंटेनर जहाज के अपने गियर द्वारा प्रहस्तित किए जाते हैं तो गेन्ट्री क्रेन प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (5) एक पोत से शट आऊट किए गए और दूसरे पोत द्वारा नौभरित निर्यात कंटेनरों के मामले में, यदि स्थानान्तरण नहीं हुआ हो तो उस मामले में स्थानान्तरण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

## 4.2. प्राइम मूवर और चेसीज़ और अन्य कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों के उपयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)			
			खाली 20'	40' और अधिक	लदे हुए 20'	40' और अधिक
1.	प्राइम मूवर और चेसीज़ के उपयोग के लिए	प्रति कंटेनर	200.00	300.00	225.00	337.50
2.	अन्य कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर (स्थानांतरण क्रेन, रीच स्टेकर्स, मोबाइल क्रेन, हेवी ड्यूटी फोर्क लिफ्ट और टॉप लिफ्ट ट्रक सहित) के उपयोग के लिए।	प्रति कंटेनर	150.00	225.00	480.00	630.00

## 4.3. कंटेनरों के लिए घाटशुल्क

क्र.सं.	कंटेनर का प्रकार	इकाई	दर (रुपयों में)	
			20'	40' और अधिक
1.	खाली	प्रति कंटेनर	105.00	157.50
2.	लदे हुए	प्रति कंटेनर	500.00	750.00
3.	हाऊस भरे हुए/खाली	प्रति कंटेनर	800.00	1200.00
4.	आईसीडी - कंटेनर - लदे हुए	प्रति कंटेनर	500.00	750.00

## 4.4. प्रशीतन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति आठ घंटे अथवा उसका भाग प्रति कंटेनर			
		तटीय पोत		विदेशगामी पोत	
		20' (रुपए)	40' (रुपए)	20' (अम.डा.)	40' (अम.डा.)
1.	बिजली आपूर्ति और प्रबोधन प्रभार	233.00	349.50	5.08	7.63

## 4.5. पोतान्तरण कंटेनर प्रहस्तन के लिए संयुक्त दर

क्र.सं.	प्रचालन प्रवाह	तटीय पोत				विदेशगामी पोत			
		20'		40' और अधिक		20'		40' और अधिक	
		खाली (रु0)	लदे हुए (रु0)	खाली (रु0)	लदे हुए (रु0)	खाली (अम.डा.)	लदे हुए (अम.डा.)	खाली (अम.डा.)	लदे हुए (अम.डा.)
1.	गेन्द्री के अधीन दोनों ओर प्रहस्तित कंटेनरों के लिए गेन्द्री प्रभार	2600.00	3000.00	3900.00	4500.00	56.77	65.50	85.15	98.25
2.	पारम्परिक गोदियों में दोनों ओर प्रहस्तित	820.00	1800.00	1170.00	2600.00	17.90	39.30	25.55	56.77
3.	एक ओर पारम्परिक गोदियों में और दूसरी ओर गेन्द्री द्वारा प्रहस्तित	1720.00	2560.00	2520.00	3720.00	37.55	55.90	55.02	81.22

## टिप्पणी :

- ऊपर दी गई संयुक्त दरों में गेन्ट्री प्रभार (केवल गेन्ट्री गोदियों में), घाट से यार्ड और यार्ड से घाट के बीच परिवहन प्रभार, यार्ड में स्थानान्तरण क्रेन द्वारा उतराई और चढ़ाई प्रभार और कंटेनर के साथ-साथ कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क शामिल है।
- यदि संयुक्त दरों में शामिल सेवाओं में से पत्तन द्वारा कोई सेवा उपलब्ध नहीं कराई जाती है तो संयुक्त दरों में से उस सेवा के लिए अधिसूचित प्रभारों के बराबर कटौती की जाएगी।

## 4.6. भूमि किराया

क्र.सं.	अधिग्रहण अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		20' अमरीकी डालर	40' और उससे अधिक अमरीकी डालर
1.	खाली कंटेनरों के लिए		
	(i) पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii) 4वें दिन से 10वें दिन	3.00	6.00
	(iii) 11वें दिन से 15वें दिन	6.00	12.00
	(iv) उसके पश्चात	12.00	24.00
2.	लदे हुए कंटेनरों के लिए		
	(i) पहले 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii) 6वें दिन से 15वें दिन	3.00	6.00
	(iii) 16वें दिन से 30वें दिन	6.00	12.00
	(iv) उसके पश्चात	12.00	24.00
3.	पोतान्तरण कंटेनरों के लिए		
	(i) पहले 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii) 16वें दिन से 30वें दिन	6.00	12.00
	(iii) उसके पश्चात	9.00	18.00
	लदे हुए कंटेनर		
	(i) पहले 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii) 31वें दिन से 45वें दिन	6.00	12.00
	(iii) उसके पश्चात	9.00	18.00
4.	खतराक कंटेनर		
	(i) पहले 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	(ii) 6वें दिन से 15वें दिन	3.75	7.50
	(iii) 16वें दिन से 30वें दिन	7.50	15.00
	(iv) उसके पश्चात	15.00	30.00

## टिप्पणी :

- निःशुल्क अवधि
  - आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि पोत से अंतिम कंटेनर उतरने की तारीख के अगले दिन से शुरू होगी।
  - निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनर के प्रवेश की तारीख से शुरू होगी।
- निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजन से रविवार, सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के अकार्य-दिवस गिने नहीं जाएंगे।
- परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर के उतारने के दिन से 75 दिन, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा :
  - परेषिती किसी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।

- (ii) यदि परेषिती परित्याग का ऐसा कोई पत्र जारी नहीं करना चाहता, तब कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग संबंधी पत्र जारी कर सकता है :
- (क) लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा रखेगा और पत्तन परिसर से वापस लेगा या हटाएगा; और,
- (ख) लाइन कंटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और दुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनके यह कार्यवाई करने में असफल रहने पर कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक लगाए जाते रहेंगे, जब तक कि शिपिंग लाइन्स कार्गो उतारने के लिए सभी आवश्यक कार्यवाइयां नहीं करती।
- (iv) जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा छीन/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है, तब उस पर कार्गो छोड़ने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएंगे, बशर्ते कि शिपिंग लाइन्स आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करे और दुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करें। अन्यथा, शिपिंग लाइन/परेषिती को पत्तन परिसर से कंटेनर को हटाकर सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में ले जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कंटेनर हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे।

#### 4.7. भराई और उतराई प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (रुपयों में)	
		20'	40' और अधिक
1.	आधे कंटेनर के लिए - लदे हुए	1150.00	1875.00
2.	पूरे भरे हुए कंटेनर के लिए - लदे हुए	2300.00	3750.00

#### टिप्पणी :

- भराई/उतराई प्रभारों की वसूली के प्रयोजन से एक कंटेनर जो उसकी सामान्य क्षमता का 50% अथवा उससे कम भरा अथवा खाली किया जाता है, ऐसे कंटेनर को आधा कंटेनर माना जाता है और यदि कंटेनर 50% से अधिक भरा अथवा खाली किया जाता है तो पूरा कंटेनर माना जाता है।
- जब कार्गो घाट परिसर अथवा कंटेनर फ्रेट स्टेशन के अन्दर कंटेनर में भरा/खाली किया जाता है तो कंटेनरयुक्त कार्गो एवं कंटेनरों पर घाटशुल्क अलग से वसूल किया जाएगा। कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क बल्क औरब्रेक बल्क कार्गो के घाटशुल्क की अनुसूची में उल्लिखित दरों के अनुसार वसूल किया जाएगा और कंटेनरों के लिए घाटशुल्क उपर्युक्त अनुसूची 4.3. में निर्धारित दरों के अनुसार वसूल किया जाएगा।

#### कंटेनर संबद्ध प्रभारों से संबंधित सामान्य टिप्पणी।

- (i) कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर के प्रभार घाट के अन्दर होने वाले प्रचालनों के लिए लागू होंगे। चट्टे में संशोधन की स्थिति में, उपस्कर से संबंधित प्रभार वास्तविक प्रचालन के आधार पर वसूल किया जाएगा।

## अध्याय - V विविध प्रभार

### 5.1. फ्लोटिंग क्रॉफ्ट प्रभार

क्र.सं.	श्रेणी	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	फ्लोटिंग क्रेन एफ.सी. पेरियार और तेल स्किमर एम.वी. वेनाद निर्धारित आरक्षण प्रभार लिफ्टिंग प्रभार	प्रति टन	5000.00 150.00
2.	निकर्षक - नेहरू शताब्दी	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	25,000.00
3.	मूरिंग टग	दर प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग	9,500.00
4.	पाइलट लांच	दर प्रति लांच प्रति घंटा अथवा उसका भाग	250.00
5.	अन्य लांच	दर प्रति लांच प्रति घंटा अथवा उसका भाग	250.00
6.	फायर फ्लोट	दर प्रति उपस्कर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	400.00

### 5.2. बार्ज जेट्टियों के उपयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	क्यू 10 क्षेत्र में	प्रति जेट्टी प्रति माह अथवा उसका भाग	82,000.00
2.	दक्षिण कोयला गोदी के निकट	प्रति जेट्टी प्रति माह अथवा उसका भाग	90,000.00

### 5.3. ड्रेकिंग हार्डिंग्स के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपयों में)	वार्षिक न्यूनतम प्रभार (रुपयों में)
1.	एक तरफ वाले हार्डिंग्स के लिए प्रति वर्ग मी./प्रतिवर्ष	1615.00	
	प्रति वर्ग मी./प्रतिवर्ष	150.00	2000.00
2.	दोनों तरफ वाले हार्डिंग्स के लिए	एक तरफ वाले हार्डिंग की दर से 50% अधिक	3000.00
3.	डीलर बोर्ड के लिए	एक तरफ वाले हार्डिंग की दर से 25% अधिक	500.00

#### टिप्पणी :

- हार्डिंग्स की स्थिति पत्तन की सीमाओं के भीतर कहीं भी हो 2500.00 रुपए की जमानत राशि अग्रिम रूप में अदा करनी होगी।
- हार्डिंग्स के लिए अनुज्ञा का प्रतिवर्ष नवीकरण होगा और किराया अग्रिम रूप में देय होगा। परंतु, यदि यह भूमि अन्य प्रयोजनों से अपेक्षित हो पत्तन किसी भी समय तीन माह का नोटिस देकर हार्डिंग्स हटाने के लिए कह सकता है, ऐसे मामलों में आनुपातिक प्रभार वापस कर दिए जाएंगे।
- हार्डिंग लगाने के लिए अनुमति देना भूमि के मामले में कोई हक या अधिकार देना नहीं होगा।

4. यदि अनुमति की अवधि के समाप्त होने पर होर्डिंग नहीं हटाया जाता है तो पत्तन को ऐसे होर्डिंग्स को हटाने और उन्हें सार्वजनिक नीलामी द्वारा बेचने का अधिकार होगा। पत्तन को इन्हें हटाने की लागत और अन्य आकस्मिक खर्चों को जमा राशि अथवा हार्डिंग के लिए उपयोग किए गए ऐसे सामानों की बिक्री से वसूल करने का अधिकार होगा।

#### 5.4. धूमिकरण प्रभार

विवरण	(रुपयों में)
कपास के लिए	
(i) - दर प्रति वर्गाकार गॉट	9.00
(ii) - दर प्रति गोलाकार गॉट	6.00

#### 5.5. प्रवेश और निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	पत्तन सीमाओं में प्रवेश नहीं करने वाले पोत		
(i)	बाह्य समुद्र में लंगर डाले हुए लैश पोतों के लिए	प्रति प्रमाणपत्र	3375.00
(ii)	बाह्य समुद्र में लंगर डाले हुए अन्य पोतों के लिए जो बिना कोई कार्गो अथवा यात्री उतारे या चढ़ाए आगे बढ़ जाते हैं	प्रति प्रमाणपत्र	1700.00

#### 5.6. पत्तन की शायिकाओं के उपयोग के लिए लाइसेंस शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
	पुरानी शायिकाएँ	
1.	2.5 मी. X 2.5 मी. की शायिका	375.00
2.	2.5 मी. X 1.5 मी. की शायिका	300.00
3.	3.0 मी. X 2.5 मी. की शायिका	875.00
4.	दो माह के लिए जमानत राशि	1060.00
	नई शायिकाएँ	
5.	टी - शायिकाएँ 3 मी. X 1.5 मी.	526.00
6.	सी - शायिकाएँ 2.5 मी. X 1.5 मी.	438.00
7.	क्र.सं. 5 और 6 के मामले में जमानत राशि निर्धारित दरों पर 2 माह का लाइसेंस शुल्क होगा।	

#### टिप्पणी :

1. नई शायिकाएँ वे शायिकाएँ हैं जो वर्तमान में ईडीसी बिल्डिंग और ऐरनाकूलम घाट द्वार, रबड़ बोर्ड बिल्डिंग के पश्चिमी क्षेत्र और पोर्टरेज आफिस के दक्षिणी क्षेत्र के बीच स्थित हैं।

## 5.7. जेट्टियों, पोत घाटों आदि के लिए लाइसेंस शुल्क

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	जेट्टियों और पोत घाट	दर प्रति इकाई प्रतिवर्ष	515.00
2.	जलावतरण-मंच	दर प्रति इकाई प्रतिवर्ष	453.00
3.	बोटपेन	दर प्रति इकाई प्रतिवर्ष	215.00
4.	निरीक्षण शुल्क	प्रत्येक आवेदक से प्रति जेट्टी/ जलावतरण मंच	250.00

## टिप्पणी :

- यह दर 1.07.1996 से प्रभावी है।
- सीओपीटी के अध्यक्ष की वाइपिन जेट्टी और स्लिपवे ओनर्स असोसिएशन के साथ 04-06-1997 को हुई चर्चा के अनुसार इन दरों में प्रतिवर्ष 5% की वृद्धि की जाएगी।

## 5.8. तेल पम्प करने की सुविधाओं के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	पीओएल उत्पादों के स्थानान्तरण प्रचालनों (उत्तराई और लदान के अलावा) हेतु पत्तन की गोदियों, जेट्टियों, पाइपलाइनों, पंपिंग सुविधाओं का उपयोग करने	दर प्रति टन प्रति माह अथवा उसका भाग	10.00
2.	कोचीन तेल टर्मिनल में पाइपलाइनों के माध्यम से पीओएल उत्पादों को एक संस्थापना से दूसरे संस्थापना में स्थानांतरित करने के लिए पीआईटी सुविधाओं का विनिमय।	दर प्रति टन प्रति माह अथवा उसका भाग	5.00

## 5.9. पत्तन की शुष्क गोदी का उपयोग करने के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपयों में)	विदेशगामी पोत (रुपयों में)
1.	पहले दिन के लिए	12,650.00	19,000.00
2.	प्रत्येक अनुवर्ती दिनों के लिए	6,350.00	9,500.00

## 5.10. पत्तन के संयंत्रों और उपकरणों का उपयोग करने के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर प्रति उपस्कर (रुपयों में)
1.	प्रतिरक्षक नौका-सेतु	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	3500.00
2.	शुष्क गोदी में 12 टन की स्थिर क्रेन	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	1600.00
3.	जलावतरण-मंच	प्रतिदिन अथवा उसका भाग	800.00
4.	अग्निशामक वाहन अथवा अग्निशामक पम्प	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	250.00
5.	परिवहनीय सेलिंग संयंत्र	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	200.00



**टिप्पणी :**

1. कोचीन पत्तन न्यास द्वारा निर्धारित की गई मांगों की वरीयता के आधार पर, कोचीन पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर अधिसूचित काम के घंटों में उपलब्धता के अन्तर्गत उपस्कर उपयोग के लिए प्रदान किए जाएंगे। उपस्कर का उपयोग सामान्यतः पत्तन की सीमाओं के अन्दर किया जाएगा।
2. प्रभार, उपस्करों को प्रचालित करने के समय से (जब तक कि अनुसूची में अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया जाए) उन्हें छोड़े जाने के समय तक लागू होंगे।
3. जब मांगा गया उपस्कर शुरू में अपेक्षित अवधि से अधिक समय के लिए अपेक्षित है तो प्रारम्भिक अधिग्रहण अवधि के समाप्त होने से एक घंटा पहले नया माँगपत्र दाखिल करना होगा।
4. अधिग्रहण को रद्द करना :
  - (i) जिस अवधि के लिए सेवा मांगी गई है उस अवधि के शुरू होने के कम से कम 2 घंटा पहले माँग पत्र को रद्द करवाना होगा।
  - (ii) माँग पत्र को रद्द करने का प्रभार तत्संबंधी अनुसूची में यथाविनिर्दिष्ट दर के अनुसार अथवा न्यूनतम एक सौ रुपए (रु. 100), जो भी अधिक हो, होगा। रद्द करने संबंधी प्रभार वापस नहीं किए जाएंगे। परंतु, यदि पत्तन अपनी सुविधा के कारण माँग-पत्र के अनुसार उपस्कर की आपूर्ति नहीं करता है तो माँग पत्र रद्द करने संबंधी प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
5. यदि उपस्कर किसी प्रयोजन से पत्तन की सीमाओं के बाहर उपयोग किए जाने के लिए अभीष्ट है तो ऐसे उपयोग के लिए दरें तत्संबंधी दरों की 200% होंगी, जब तक कि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया जाए।
6. पत्तन केवल क्रेनों के प्रचालक उपलब्ध कराएगा और उन्हें चालू कराएगा। क्रेनों को लटकाने और उतारने के लिए मजदूर संबंधित प्रयोक्ता द्वारा उपलब्ध कराए जाएंगे।

**5.11. फोटोग्राफ लेने, वीडियोग्राफी करने अथवा फिल्म/वृत्तचित्र की शूटिंग करने के लिए**

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	फिल्म बनाने वाली कम्पनियों, व्यक्तियों आदि द्वारा	प्रतिदिन अथवा उसका भाग प्रति पक्ष	8000.00
2.	घाट प्रचालनों के फोटो लेने के लिए	प्रतिदिन अथवा उसका भाग प्रति पक्ष	250.00

**5.12. वाहन पार्किंग शुल्क**

विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
विलिंग्डन आइसलैंड की सड़कों पर खड़े किए गए वाहनों के लिए पार्किंग शुल्क	दर प्रति वाहन प्रतिदिन अथवा उसका भाग	25.00

**टिप्पणी :**

1. टैंकर ट्रकों, प्राइम मूवर्स और चैसीज़, कार्गो ट्रकों जैसे भारी वाहनों से विनिर्दिष्ट दरों पर वाहन पार्किंग शुल्क वसूल किया जाएगा।

## 5.13. मार्गाधिकार प्रभार

विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
पत्तन के भूखंड से होते हुए पाइपलाइन बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभार	दर प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष	100.00

## 5.14. तुलन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रुपयों में)
1.	तुलन मान		
	(i) तुलन मान उपयोग करने के लिए	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	5.50
	(ii) तुलन प्रमाणपत्र जारी करना	प्रति वाहन प्रतिदिन	22.00
	प्रति प्रमाणपत्र न्यूनतम प्रभार		65.00
2.	तौल-कांटा		
	(i) बल्क कार्गो के लिए	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	3.00
	(ii) अन्य कार्गो के लिए	दर प्रति टन अथवा उसका भाग	7.00
3.	तौल प्रमाणपत्र जारी करना	प्रति वाहन प्रतिदिन	22.00

## 5.15. घाट उपस्कर के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रुपयों में)	न्यूनतम प्रभार (रुपयों में)
1.	लाइट ड्यूटी मोबाइल क्रेन		
	(i) घाट परिसर के अन्दर		
	(क) 10 टन तक की क्रेन क्षमता	750.00	1500.00
	(ख) 10 टन से अधिक क्रेन क्षमता	1250.00	2500.00
	(ii) घाट परिसर के बाहर		
	(क) 10 टन तक की क्रेन क्षमता	1500.00	3000.00
	(ख) 10 टन से अधिक क्रेन क्षमता	2000.00	5000.00
2.	रीच स्टेकर		
	(i) घाट परिसर के बाहर	2000.00	--
	(ii) विलिंग्डन आइसलैंड के बाहर	9000.00	--

## 5.16. पथकर प्रभार

क्र.सं.	वाहन	प्रति वाहन प्रतिदिन प्रभार (रुपयों में)	प्रति वाहन वार्षिक प्रभार (रुपयों में)
1.	दो पहिया	2.00	150.00
2.	तिपहिया	3.00	200.00
3.	चार पहिया और आइसीवी	5.00	500.00
4.	बसें, ट्रक, भारी वाहन आदि	8.00	800.00
5.	पर्यटक बसें		
	(i) क्षमता - 20 यात्रियों से कम	20.00	1000.00
	(ii) क्षमता - 20 अथवा उससे अधिक यात्री	40.00	1000.00

## अध्याय - VI सम्पदा किराये

### 6.1. भूखंड का पट्टा किराया - स्थायी पट्टा

क (I) पट्टेदारों पर लागू 1.1.96 से प्रभावी, भूखंड के पट्टा किराये की दर जो 31.12.95 को थी

	दर प्रति एकड़ प्रतिवर्ष (रुपयों में)	दर प्रति are प्रतिवर्ष (रुपयों में)
(i) श्रेणी - I : समुद्रतट वाला भूखंड	1,63,800.00	4,055.00
(ii) श्रेणी - II : रेल लाइन के साथ वाला भूखंड	1,63,800.00	4,055.00
(iii) श्रेणी - III : समुद्रतट और रेल लाइन के बिना भूखंड	1,09,800.00	2,715.00
(iv) श्रेणी - IV : कार्यालय, बैंकों, दुकानों, होटलों आदि के लिए भूखंड	1,09,800.00	2,715.00
(v) श्रेणी - V : आवास के लिए भूखंड	46,800.00	1,155.00
(vi) विशेष श्रेणी	1,83,500.00	4,535.00

ऊपर निर्दिष्ट पट्टा किराये की दर प्रत्येक 5 वर्षों के पश्चात आधार को पुनर्निधारित करने के विकल्प के साथ, इन दरों की मूल अधिसूचना की तारीख से प्रत्येक वर्ष, 5% की एकसमान दर पर बढ़ाई जाएगी।

(II) 1.1.96 को अथवा उसके पश्चात पत्तन के भूखंड के वर्तमान पट्टे के नवीकरण और भूखंड के आबंटन के लिए पट्टा किराये की दर

(i) श्रेणी - क : आवासीय प्रयोजन	1,70,000.00	4,200.00
(ii) श्रेणी - ख : औद्योगिक प्रयोजन	2,50,000.00	6,200.00
(iii) श्रेणी - ग : वाणिज्यिक प्रयोजन	3,40,000.00	8,400.00

ऊपर निर्दिष्ट पट्टा किराये की दर प्रत्येक 5 वर्षों के पश्चात आधार को पुनर्निधारित करने के विकल्प के साथ, इन दरों की मूल अधिसूचना की तारीख से प्रत्येक वर्ष, 5% की एकसमान दर पर बढ़ाई जाएगी।

उपर्युक्त दरें निम्नलिखित मामलों पर लागू की जाएंगी :

- (i) 1.1.96 से आबंटन द्वारा सभी नए पट्टों पर
- (ii) सभी वर्तमान पट्टों पर जो 1.1.96 को अथवा उसके पश्चात नवीकृत किए गए हैं
- (iii) 1.1.96 से प्रदत्त पट्टे के स्थानांतरण के सभी मामलों के लिए

### ख प्रति आईओडी लाइसेंस का विस्तारण

लाइसेंस की 2 वर्ष की सामान्य अवधि से आगे लाइसेंस अवधि में विस्तार प्रदान करने के लिए लागू लाइसेंस शुल्क के 50% की दर से अतिरिक्त लाइसेंस शुल्क देय होगा।

### स्पष्टीकरण

संबंधित भूखंड की श्रेणी पर जो पट्टा किराये की दर लागू होगी वही लाइसेंस शुल्क की दर होगी।

### ग उप पट्टे के लिए दरें

उप पट्टा प्रभार निम्नलिखित दरों पर 1.1.96 से देय होगा :

	दर प्रति 10 वर्ग मी. प्रति माह
(i) गोदाम क्षेत्र	रु. 100.00
(ii) कार्यालय क्षेत्र स्थान	रु. 125.00

## 6.2. भूखंड का पट्टा किराया - अस्थायी पट्टा

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
I.	ढका हुआ क्षेत्र	
1.	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनकी ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा एक वर्ष तक की अवधि के लिए जारी परमिट के अधीन फोर्ट कोचीन घाट का ढका हुआ भंडारण-क्षेत्र।	400.00
नोट: यदि किसी को ढका हुआ क्षेत्र माना जाएगा। यदि पक्षों को कार्यालय स्थान के उपयोग के लिए भंडार-घर आबंटित किया जाता है तो उपर्युक्त किराए से 20% अधिक किराया वसूल किया जाएगा।		
II.	खुला क्षेत्र	
	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनकी ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा एक वर्ष तक की अवधि के लिए जारी परमिट के अधीन फोर्ट कोचीन घाट का खुला भंडारण-क्षेत्र।	
1.	वाणिज्यिक प्रयोजन	170.00
2.	औद्योगिक प्रयोजन	100.00
3.	कठोर भूतल क्षेत्र	200.00
4.	उपर्युक्त 1.2 और 3 के लिए न्यूनतम प्रभार	500.00
III.	भंडार घर	
		दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा कम प्रति माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
1.	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनकी ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा एक वर्ष तक की अवधि के लिए जारी परमिट के अधीन निम्न अवधियों के लिए पट्टाधीन :	400.00
क.	एक वर्ष से अधिक परंतु 3 वर्ष से कम	400.00
ख.	3 वर्ष से अधिक परंतु पाँच वर्ष से कम	400.00
नोट: यदि किसी को ढका हुआ क्षेत्र माना जाएगा। यदि पक्षों को भंडागार कार्यालय स्थान के उपयोग के लिए भंडार-घर आबंटित किया जाता है तो उपर्युक्त किराए से 20% किराया वसूल किया जाएगा।		
IV.	पत्तन भाग में 'एम' शैड को छोड़कर शैड	
1.	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनकी ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा एक वर्ष तक की अवधि के लिए जारी परमिट के अधीन निम्न अवधियों के लिए पट्टाधीन :	400.00
क.	एक वर्ष से अधिक परंतु 3 वर्ष से कम	400.00
ख.	3 वर्ष से अधिक परंतु पाँच वर्ष से कम	400.00
V.	पत्तन भाग में 'एम' शैड	
1.	कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनकी ओर से प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा एक वर्ष तक की अवधि के लिए जारी परमिट के अधीन	400.00

## VI विलिंग्डन आइसलैंड में खुले भंडारण क्षेत्र के लिए किराया

1.	वाणिज्यिक प्रयोजन	170.00
2.	औद्योगिक प्रयोजन	100.00
3.	कठोर भूतल क्षेत्र	200.00
4.	उपर्युक्त 1, 2 और 3 के लिए न्यूनतम प्रभार	500.00
5.	गुटिकाएँ	
	गुटिकाओं का भंडारण करने के लिए खुले भंडारण क्षेत्र का किराया उपर्युक्त 1 से 4 में दी गई दरों के आधार पर वसूल किया जाएगा।	

## VII पक्षों को क्षेत्र के आधार पर पट्टे पर दिए गए कार्यालय स्थान के लिए किराया

	दर प्रति वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रुपयों में)
कोचीन पत्तन के अध्यक्ष अथवा उनके द्वारा प्राधिकृत किसी अन्य अधिकारी द्वारा एक वर्ष तक की अवधि के लिए जारी परमिट के अधीन।	70.00
न्यूनतम प्रभार	700.00

## VIII निर्यात कार्गो के भंडारण के लिए फ्यूमीमेटोरियम का किराया

रु. 20.00 प्रति 10 वर्ग मी.  
अथवा कम प्रतिदिन अथवा उसका भाग

## IX मार्गाधिकार प्रभार

पत्तन के भूखंड के भीतर से गुजरते हुए पाइपलाइन बिछाने के लिए मार्गाधिकार प्रभार	पाइपलाइन द्वारा अधिगृहीत क्षेत्र के लिए रु. 100.00 प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष
--	---

टिप्पणी :

अधिगृहीत क्षेत्र का परिकलन पाइपलाइनों की वास्तविक लम्बाई को चौड़ाई के साथ, जोकि निम्नवत् होगी, गुणा कर किया जाएगा -

- (क) 80 मि.मी. अथवा उससे कम की पाइपलाइनों के लिए : 0.3 मीटर  
(ख) अन्य पाइपलाइनों के लिए : लाइन द्वारा वास्तव में अधिगृहीत चौड़ाई और 0.3 मीटर

टिप्पणी :

उपर्युक्त VI से IX के अधीन शामिल मदों के लिए सभी प्रभार/दरों, सरकार द्वारा दिनांक 1.4.95 द्वारा संप्रेषित नीति मार्गदर्शी सिद्धांतों के अनुसार, इन दरों की वास्तविक अधिसूचना की तारीख से प्रतिवर्ष, आधार दर के 5% की दर से बढ़ाई जाएगी।

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 9th January, 2004

**No. TAMP/75/2002-COPT.**—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Cochin Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE**  
**Case No. TAMP/75/2002-COPT**

**The Cochin Port Trust**

----

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 16th day of December 2003)

This case relates to the proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) relating to the general revision of its Scale of Rates.

- 2.1. The COPT has made the following main points in its proposal:
- (i). The last revision of the container/cargo related charges were approved in December 1998 and the vessel related charges were approved in January 1999. This revision excluded revision of certain items like POL and lease rentals.
  - (ii). Based on the financial position of the port during the year 2000-01 which showed a revenue deficit of Rs. 47.26 crores, a general revision proposal was placed before its Board of Trustees on 21 March 2002 for an upward revision of 25% in the tariff. The Board of Trustees of the COPT, however, resolved to continue with the existing tariff on the ground that upward revision may not be advisable from marketing angle with coming up of new generation ports like PSASICAL, Chennai Container Terminal Ltd., and Ennore Port and also in view of the fact that the existing tariff at the Cochin port itself is higher compared to the neighbouring ports of Tuticorin, New Mangalore and Chennai.
  - (iii). In view of the above, the port had not proposed any revision in tariffs at that point of time but, had just forwarded a copy of the Board Resolution to this Authority.
- 2.2. In this context, it was clarified to the COPT that the Board of Trustees of a Port Trust cannot decide on a tariff issue and it was for this Authority to decide whether the existing rates should continue unaltered. It was also clarified that review at the end of the tariff validity period need not necessarily result in any (upward) revision at all. Review is essential to enquire into the requirements of tariff adjustments which may become necessary due to changes in the traffic pattern, cost structure, etc., since the last review / revision. Further, such periodic reviews provide an opportunity to remove irrelevancies and to introduce new conditionalities, if any. In view of this, the COPT was advised to submit a proposal for review/revision of its Scale of Rates by 31 July 2002.
- 3.1. Pursuant to this advice, the COPT has placed its earlier proposal relating to general revision of the Scale of Rates before its Board of Trustees on 26 June 2002 and the same has been approved except for revision in wharfage on POL and Crude.
- 3.2. The highlight of the COPT proposal are summarised below:
- (i). Upward revision of 25% is proposed to cover up the deficit of Rs.47.26 crores incurred during the year 2000-01 and to earn a reasonable return on investment.
  - (ii). No increase is proposed in wharfage rate of POL and crude at the request of the Kochi Refineries Limited whose representative is also a member of the Board of Trustees of the port.
  - (iii). Volume discount scheme on containers discontinued from 31 March 2003. The incentives to cargo is, however, proposed to be continued. (The COPT has submitted a separate proposal for discontinuation of volume discount/ incentive scheme for both container/cargo).
  - (iv). Tariff for container handling equipment has been rationalised.

3.3. Subsequently, the COPT has furnished the relevant documents, the MOS signed with the Ministry, revised traffic projections, activity wise/ sub-activity-wise cost statements and a reconciliation statement of the cost statements with its Annual Accounts.

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the COPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.

4.2. A copy each of the comments received from the users was forwarded to the COPT for comments/information. In response, the COPT has furnished its observations.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal and examination of information furnished by the COPT, the port was requested to furnish additional information/ clarification on various points. In response to the queries raised by us, the COPT has furnished the following additional information / clarification:

- (i). Initially, the port stated that the capital/ maintenance dredging cost for deepening the channels for Vallarpadam project and for bringing in higher GRT vessels by KRL has already been considered while preparing the cost statement. To our query to indicate this figures separately, the port has clarified that since the work is in progress no addition to net block is envisaged in 2004-05 as regards capital dredging cost for Vallarpadam project. As regards maintenance dredging, since the container terminal and oil berths share the common channel, the depth increase under the Vallarpadam project will be beneficial to the KRL cargo also. It proposes to fix separate vessel related charges for the upcoming private container terminal at Vallarpadam and the incremental cost of maintenance dredging will be considered while framing the new vessel related charges. The cost of maintenance dredging including additional dredging considered for the year 2003-04 and 2004-05 are Rs.40 crores and Rs.43 crores respectively.
- (ii). With reference to maintain the disparity in tariffs for coastal vessel at 70% the tariff for foreign going vessel the port has clarified that income estimate will not undergo any revision since non increase of rates for foreign-going vessel will be off-set by the increase in the rates for coastal vessel (more than 25% normal increase).
- (iii). A statement showing the main/sub-activity wise capital employed and return on capital employed can not be generated under the present accounting system. On being advised to furnish this information based on the allocation of depreciation amount between various activities/ sub-activities, it has clarified that for the purpose of preparation of financial statements, certain depreciation items which are readily ascertainable have been directly allocated to sub-activities for eg. Depreciation on capital dredging has been allocated equally between port dues and berth hire, whereas depreciation on other items are apportioned among all the sub-activities on direct cost basis as the details for specific apportionment to various sub-activities is not readily available.
- (iv). The deficit of fisheries harbour is not met by the Port. The port trust is only extending some financial assistance by way of interest free advances to the fisheries harbour in times of emergency. The fish harbour accounts are maintained separately and presented alongwith the accounts of COPT for audit. The port has, however, not furnished the cost statement of fishery harbour for the relevant period under consideration.
- (v). The list of additional investment for the years 2003-04 and 2004-05 has been furnished. These are mainly intended for replacement of existing assets; no additional traffic is expected because of the investment. The basis of allocation for majority of additional investment is stated to be 50% for estate and the balance is proposed to be allocated on direct cost to all sub-activities.
- (vi). The assessed capacity of the port is reported as 19.71 MMT.
- (vii). Since the port tariff is already on the higher side, interest element is not included in the computation of return and only 6% return on capital employed has been considered to meet the two statutory reserves of 3% each towards Development and Renewal fund.

- (viii). It has not agreed to delete levy of vessel related charges on deck cargo/ container. It has clarified that if a general cargo vessel is carrying containers on its deck, the weight/volume of the deck will be added alongwith the GRT of the vessel for levy of vessel related charges.
- (ix). No additional/separate facilities have been provided to the foreign cruise vessel. Hence, the existing provision of providing 33 1/3 % rebate is to be continued to attract more foreign cruise vessels to Cochin Port. A separate tariff based on cost shall be fixed after it sets up a Passenger Terminal.
- (x). Inland water barges are not sea going vessels; they do not use the dredged channels of the port. So, traditionally inland water barges are exempted from levy of port dues.
- (xi). The proposed provision of levying 50% of pilotage fee when a sailing vessel is shifted to inner harbour has been withdrawn and the existing arrangement will continue. Likewise, the provision prescribing fee for exempting sailing vessel from compulsory Pilotage fee is deleted since number of such vessels calling the port is practically nil for past five years.
- (xii). The basis of arriving at the proposed Pilotage fee for dredgers has been furnished. It includes the existing detention charges of pilot for eight hours plus overhead component at the level of 50% of direct cost (i.e. Rs.1700/-).
- (xiii). Due to practical difficulty in calculating the cost of service for shifting a vessel from one berth to another berth and in view of the fact that the effort to shift the vessel from one berth to another is more or less similar to the original pilotage movement, shifting charges are kept as a percentage of pilotage fee.
- (xiv). The rate for the new BTP berth is proposed same as the Q10 – fertilizer berth since both are dedicated berths. The port has subsequently furnished the cost of providing service at the BTP berth. The cost works out to Rs. 3485 per GRT on an investment of Rs.20.85 crores assuming average GRT of vessel berthed at BTP berth is 4000.
- (xv). With reference to not recovering berth hire from barges other than ammonia barges it is clarified that such barges do not require any separate berths. They are engaged only for second operation. Even if they are berthed, the actual working of the berth is not affected. Further, to promote the traffic of inland water barges they have been exempted from the payment of vessel related charges.
- (xvi). The port has been traditionally collecting extra wharfage @ 50% in cases where adjacent berths are kept vacant due to the hazardous nature of the cargo. However, in the view of the observation of the TAMP, that no other port levies such an additional charge, it has agreed to delete this provision.
- (xvii). With the emergence of Vallarpadam Container Terminal, the flow of new cargo will be more and in such a situation the volume discount scheme will be detrimental to the port interest. So the existing volume discount scheme for containers is discontinued.
- (xviii). Since the activities done by the various containers handling equipment are the same, the rates have been consolidated and same rate has been fixed irrespective of the type of equipment used. This helps in speedy movement of containers.
- (xix).
  - (a). Ground rent for hazardous container is fixed at 1.5 times the rate applicable to the laden container plus the general hike proposed by it. Separate rate is fixed for hazardous container since certain guidelines have to be followed for safety reasons.
  - (b). Ground rent for coastal container is introduced to discourage the use of port's container yard as a storage area. No free time is proposed for coastal container to ensure/encourage immediate removal of such containers. The term coastal container has also been defined.



- (xx). Though a Committee was not constituted while fixing the lease rent as per the Govt. guidelines, it has clarified that the market value of land was obtained from the State Revenue authorities to arrive at the proposed lease rent. During the year 1996, the revision was implemented after obtaining approval of TAMP vide Order No.TAMP/6/98-COPT dated 30.12.98. The current revision is also based on the inputs about land value obtained from Greater Cochin Development Authority.
- (xxi). In the absence of penal clause, there is every chance to rent out the premises without the knowledge of Port Authorities for activities other than for which the land was specifically allotted. Hence it is proposed to levy three times the sublease levy in case of unauthorised occupation. When asked to justify the proposed levy with reference to Govt. guideline of 1 April 1995 which stipulates that transfer of lease property to any third party by way of sub-lease, rent or any other means is not permissible, it has clarified that as per this Govt. guideline, sub lease is not a transfer but, only a permission for lessee to allot space available with them to boost port related activity.
- (xxii). Free days of 10 days including Sundays, Customs holidays and port non-operating days is prescribed to facilitate easy counting of free days at the time of billing. It has pointed out that this system is in vogue even in Chennai Port Trust.
- (xxiii). Previously the hire charges of floating crafts was not based on the cost of the services. In the instant proposal cost of services provided is considered to arrive at the proposed rate. The cost of providing service of dredger Nehru Shatabdi works out to Rs.24088 per hour.
- (xxiv). It has clarified that Writ appeal filed by it against the Order of the High Court of Kerala to levy license fee of Rs.375/- per month from Sri Salkir Hussin for bunk is still pending with the High Court.
- (xxv). The charges for new bunks is calculated as Rs.116.89 lakhs as against Rs.115 proposed earlier.

6.1. Subsequently, the COPT have requested this Authority to incorporate two conditionalities in the existing Scale of Rates relating to collection of berth hire from the period of berthing to unberthing the vessels. In respect of container vessel availing the window facility, it is proposed that the berth hire shall be collected from the period of window allocated to the vessel to the actual period of occupation whichever is higher.

6.2. The COPT has also requested to delete the existing provision in the SOR listing the various components of composite berth hire on the ground that berth hire charges are fully recoverable from the vessel agents.

6.3. The COPT has furnished revised cost statement after making necessary corrections in the net block figures of the individual groups to tally the same with the figures indicated in Annual Accounts 2002-03. It has clarified that the cost statement and Annual Accounts show different figures in particular the gross block and depreciation because of some accounting adjustments done by the port.

7.1. A joint hearing in this case was held on 6 August 2003 at the COPT premises. At the joint hearing, the COPT and the concerned users have made their submissions.

7.2. At the joint hearing, the Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI), Cochin Chamber of Commerce and Industry (CCCI) and Cochin Port Leaseholders' Association (CPLA) have made their written submissions. The users have reiterated the points made by them earlier. The CPLA was advised to make a detailed written submission in this regard.

8.1. With reference to various points decided in the joint hearing, the COPT has furnished the following information/modification in its proposal:

- (i). Revised financial statement with reference to actuals for the year 2002-03 and revised estimates for the year 2003-04.

- (a). Free days of three days from the date of landing is proposed (including Sundays and Holidays) in case of coastal container arriving on coastal vessel alongwith foreign import/export containers.
- (b). Coastal container arriving on purely coastal container vessels and permitted direct delivery by the port from the hook point of a conventional berth shall have no free period and the ground rent as applicable to foreign boxes shall be recoverable from the very next day from the date of landing.

As regards the analysis of the interim order passed by the High Court with reference to the litigation filed by the Cochin Port Lease Holders Association relating to lease rentals it has clarified that the port can revise the base rent of lease once in five years and this should be published in the official Gazette. The annual increase of 5% on the lease rent shall be on the base rent and shall not have cumulative effect.

8.2. As decided in the joint hearing the CPLA has filed a written submission about high electricity charge levied by the COPT. Some of the main points made by the CPLA are summarised below:

- (i) In existing tariff schedules, there is no provision for an industrial tariff on the Willingdon Island. All consumers are charged under the commercial tariff which are much higher than the industrial tariff of the KSEB despite the fact that the port gets its power from the KSEB at the industrial rates.
- (ii) Cold storages on the Willingdon Island approximately pay Rs.9.62 per unit as against Rs.3.25 per unit + surcharges levied for cold storages outside this area.
- (iii) The electricity tariffs on the Willingdon Island have been revised in October 1997, November 1999 and January 2001 and the rates have more than doubled since 1997 rates.
- (iv) In view of the above, the electricity tariffs need to be reviewed and scaled down to a reasonable level.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of the Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties were sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariff-authority.org](http://www.tariff-authority.org).

10. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (a). The container/cargo-related charges and vessel related charges of the COPT were last revised in December 1998 and January 1999 respectively. Following the usual tariff validity cycle of review/revision of two years prescribed, the general review/ revision of tariffs was due in January 2001. The Board of Trustees of COPT in March 2002, however, resolved to continue with the existing tariffs for the reasons mentioned. Since the Board of Trustees of a port trust cannot finally decide on a tariff issue under the present statutory arrangements, the COPT was requested to submit a detailed proposal for review / revision of its SOR. It has to be recognised that review undertaken at the end of the tariff validity period need not always result in upward revision of earlier tariff. Nevertheless, the port has proposed upward revision of 25% (except in wharfage on POL and crude) based on the deficit figures reflected for the year 2000-01. They have also proposed rationalisation of some tariff items and conditionalities.

It may be relevant here to mention that average deficit for the years 2003-04 and 2004-05 reflected in the cost statements submitted by the COPT after considering return on capital employed @ 18.5% is 10.4%.

- (b). The traffic forecast made by the COPT indicates that vessel and cargo traffic for 2003-04 and 2004-05 will decrease after the proposed revision of tariff. The port had also

explained that certain cargo would not be diverted to other ports even after upward tariff revision. In reply to a query about this apparent contradiction, the port has clarified that enhancement of vessel related charges will have direct impact on the nature of ships calling at the port. Handling POL for Kochi Refinery Ltd accounts for 50 % of the vessel traffic and 60% of the cargo traffic. With the increase in rates KRL might bring in larger vessels with full load and that will lead to decrease in the number of vessels and GRT.

- (iii). As per the policy of the Government, coastal vessel rates are prescribed at 70% of the foreign-going vessel rates. Further, coastal vessel rates are prescribed in Rupee terms whereas foreign-going vessel rates are denominated in US dollar terms. This Authority has already decided in cases relating to other major ports that the disparity, which may have widened due to depreciation of Indian Rupee vis-à-vis US dollar since the last revision, should be restored to the level of 30% at the time of tariff revision. This necessitates adjustment of the coastal vessel rates even if there is no revision of the rates for the foreign-going vessels. This Authority has been making such adjustments at the time of the review/revision of the tariffs at other ports and considering the estimated additional income on account of such adjustment of tariffs. The COPT has stated that such an upward revision of the rates for coastal vessels, which are already higher as compared to the rates at nearby ports, will entail a heavy burden on coastal vessels and this will in turn have an adverse impact on the traffic of the port. Hence, the port is not in favour of such adjustment of the rates for coastal vessels. Even though such restatement of rates for coastal vessels may result in increase in the rates wherever general revision is undertaken after a long time, this method has been applied by this Authority at all other ports and there does not appear to be any reason to deviate from this approach in the instant case. It is noteworthy that such adjustment is necessary to ensure that burden more than the level envisaged by the Government policy is not passed on to foreign-going vessels and / or rates for other services are increased to cover the deficit on this account. If the restated coastal vessel rates are found to be causing diversion of coastal vessel traffic, the COPT in any case has the flexibility to offer a lower rate, if it so desires, since the rates approved by this Authority at all the major port trusts are the 'ceiling' rates.

The port has not specifically indicated additional income likely to be generated by restoration of the coastal vessel rates. It has clarified that no change in the projected revised income is necessary since reduction due to not allowing the 25% increase in the foreign-going vessel related charges proposed by it earlier will off set the additional income likely to be generated by restoration of coastal vessel tariff. Based on the explanation furnished by the port, the additional vessel related income estimated by the port with the proposed revision has been considered as the additional income to be generated due to restatement of rates for coastal vessels.

- (iv). The capital dredging cost for the Container Terminal at Vallarpadam has reportedly not been considered in the cost / financial statement since the work is still in progress. The port has indicated about fixing separate rates of vessel related charges for the upcoming private container terminal at Vallarpadam and the incremental cost of maintenance dredging will be considered at that time. The maintenance dredging cost considered in the cost statement for the year 2003-04 is Rs.39 crores as per the Budget Estimates and Rs.43 crores for the year 2004-05 as projected by the COPT. This estimate is well within the range of the maintenance dredging cost incurred by the port in the recent past at the level of Rs.41.85 crores for 2001-02 and Rs.37.67 crores for the year 2002-03. The estimates of the COPT in this regard are, therefore, accepted.
- (v). The operating expenditure projections (excluding depreciation) for the years 2003-04 and 2004-05 are higher by 9.2 % and 5.3 %, in comparison with the figures of the respective previous years. In view of the present trend of inflation, this Authority has been allowing an annual escalation of 6% in the tariff revision proposals of other ports which are decided recently. The projected cost for 2003-04 has, therefore, been modified accordingly by restricting the escalation to 6% of the corresponding figures for the previous year.

While the composite berth hire include charges for use of wharf cranes, it is observed that the expenditure relating to wharf cranes has not been allocated in the cost statements for the berth hire activity. Likewise, the expenditure on maintenance of dock sea-walls has also not been apportioned to the relevant sub-activity to which it is related. Since exact figures relating to these items are not available, it has not been possible to make any adjustments in the cost statements. If the port as a whole situation is considered, such adjustments will not have any significant impact. The estimates of the port are, therefore, accepted subject to the general moderation mentioned above.

- (vi). The management and general overhead for the year 2003-04 is estimated to increase by 20.6% over the actuals for 2002-03 and further by 4.75 % in 2004-05. The management and general overhead, which was 39.29% of the operating cost in the year 2002-03, is thus projected to increase to 43.64 % of the operating cost during the years 2003-04 and 2004-05. The port has explained that the disproportionate increase in the management and general overhead as compared to the increase in the operating cost is due to one time expenditure like additional dredging in front of dry dock, abnormal hike in hospital expenses, increase in establishment cost of administrative sections, hectic activity in planning and implementation of certain key projects like Vallarpadam Transhipment Container Terminal, bunkering terminal, LNG Terminal, etc. Even though the port has indicated certain cost reduction measures, these are not quantified. As rightly pointed out by the users, the port needs to take effective steps to reduce unproductive management and general overhead expenses. In any case, substantial one time expenditure cannot be admitted in the exercise of revision of tariff as it will have the permanent effect in tariff. One-time expenditure relating to projects to be undertaken in future should legitimately form part of preliminary cost of the project concerned and be considered while fixing the tariff of those specific facilities. In the absence of details of such expenditure, it is not possible to adjust the estimate by excluding them. The management and general overhead estimate is, therefore, moderated by allowing escalation of 6% only over the previous year's figures as in the case of operating expenditure.
- (vii). The Annual Accounts and Budget Estimates of the port show a separate statement pertaining to income and expenditure of Cochin Fisheries harbour, which reports gross deficit during the years 2001-02 and 2002-03. The port has neither submitted a separate cost statement for fisheries harbour nor has it included in the consolidated cost statement for the port as a whole. In reply to a query, the port has clarified that fisheries harbour was constructed out of grant-in-aid given by the Ministry of Agriculture and the Port has been vested with the duty to supervise implementation of the project. The budget, accounts and SOR of the fisheries harbour are kept separate. To a specific query raised by us, the port has also clarified that the deficit of the fisheries harbour is not met by the port but the port is only granting some financial assistance by way of interest free advances in times of emergency. It is relevant to state that the fisheries harbour either has to be self-sufficient or the deficit thereof must be made good by the concerned Ministry. The port is advised to examine the issue further and ensure that no burden on tariff arises on this account.
- (viii). Pension payments are estimated to be Rs.40 crores and Rs.41 crores during 2003-04 and 2004-05 respectively, as against actuals of Rs.31.15 crores for 2002-03. The port has explained that pension liability is increasing year to year and no adequate investments to service such payments. The estimated liability is stated to be Rs.482 crores against which the port is having investments of Rs.84 crores only as on 31 March 2003. The port has, however, clarified that only the annual liability for pension and gratuity payments has only been considered in the financial/cost statements which are allowed in this analysis.
- (ix). The port has projected addition to the gross block to the extent of Rs.14.96 crores in 2003-04 and Rs.12.40 crores in 2004-05 which is mainly intended for replacement of the existing assets. No additional capacity will be created nor is the traffic expected to increase. Additional investment should result in additional traffic or reduction in unit cost of operation or improvement in efficiency. Even though no such changes are even envisaged with the proposed capital expenditure, the investment is recognised for tariff fixation since it is stated to be for replacement of the existing assets.

- (x). The working capital is reported by COPT to be negative. For the purpose of this analysis, however, working capital is considered as nil.
- (xi). The port has not furnished activitywise / sub-activitywise capital employed and return thereon. These details are required to arrive at the net surplus/deficit position after return for each activity/sub-activity. The port has clarified that break up of capital employed is not generated by them at present and could be generated when revised accounting system/formats are implemented in the current financial year. They have further clarified that depreciation on assets is allocated to the sub-activities wherever the assets can be identified with a particular sub-activity and the balance depreciation is apportioned among the sub-activities on the basis of direct cost. The approach of determining sub-activitywise depreciation adopted by the COPT is not found to be sound. The assets need to be identified with each activity/sub-activity and the depreciation and return must be computed on that basis. It is noteworthy that most of the other major ports have been in a position to furnish the activity-wise/sub-activity wise as per the format prescribed by this Authority. The COPT is, therefore, advised to come up with cost statements in the format prescribed by this Authority following the proper method of allocation at the time of the next revision / review of tariff.

In the absence of relevant break up of capital employed for activity/ sub-activity furnished by COPT and in order to assess the cost position of major activities, the net block of assets as per 2002-03 Annual accounts has been allocated on an adhoc basis to vessel related activity, cargo handling activity and estate related activity based on the broad categorisation; net block of land is allocated 20% to cargo handling activity, 80% to estate, building and sheds are allocated 40% to cargo handling and 60% to estate and installation of water, electricity, pipelines cost allocated 50% to estate and 25% each to vessel and cargo related activities. For the purpose of arriving at net block of 2003-04 and 2004-05, the additions to the block have also been allocated to these main activities on the same ratio and depreciation has been considered proportionately. This adhoc apportionment is done only for the purpose of analysis of the net surplus /deficit position of atleast the main activities and for allowing return on capital employed and this approach cannot be quoted as a precedence.

- (xii). The maximum permissible return on capital employed allowed in the case of the major port trusts at present comprises of the rate at which Government of India loans are available to the Port Trusts plus 3 % to each of the two mandatory funds. Since the lending rate of loan by the Government to the major port trust has been revised to 11.5% from this year, the maximum permissible return on capital employed is 17.5% as against 18.5% considered by the port in the cost statements. Necessary corrections have been made in the cost statements accordingly.

The port has indicated that against the assessed capacity of the port as a whole of 19.71 MT, the cargo traffic estimated to be handled is 13.50 MT for the year 2003-04 and 14.04 MT for the year 2004-05. The underutilisation of the capacity, therefore, works out to around 30% on an average for both these years. Accordingly, the maximum permissible return on capital employed of 17.5% is moderated with reference to the capacity utilisation, as has been generally done in the other tariff cases.

Initially interest on loan was indicated separately in the consolidated cost statement prepared by the COPT and was also included as a part of return on capital employed. The COPT in the revised cost statement has deleted the separate entry relating to interest on loan to eliminate double counting of interest on loan. It is relevant to mention that since the activitywise/ sub-activitywise cost statements did not include return on capital employed, the port was requested to indicate the interest on loan for each activity/ sub-activity and for the port as a whole to ensure that these activitywise cost statements atleast cover all the cost elements even if the port is not in a position to allocate capital employed and return thereon for each of the activity/sub-activity. The interest amount estimated by the port has been incorporated in the activity wise cost statement and it is ensured that interest on loan is not double counted in the consolidated cost statement and the activity wise cost statement.

- (xiii). Subject to the analysis given above, the consolidated cost statement and main activity-wise cost statements have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex - I (a) to (d)**. The summarised position of the results disclosed by the financial/cost statements for the years 2003-04 and 2004-05 are shown in the following table:

Sr. No.	Activity	Surplus(+)/ Deficit(-) 2003-04 Rs. Lakhs	Surplus(+)/ Deficit(-) 2004-05 Rs. Lakhs	Surplus(+)/ Deficit(-) as percentage of operating income 2003-04	Surplus(+)/ Deficit(-) as percentage of operating income 2004-05
(i).	Port as a whole	(+) 160.09	(+) 776.49	(+) 0.7 %	(+) 3.2 %
(ii).	Port as a whole (excluding estate activity)	(+) 97.88	(+) 590.09	(+) 0.5 %	(+) 2.8 %
(iii).	Port and Dock facility	(-) 3329.08	(-) 3450.94	(-) 42.3%	(-) 42.3 %
(iv).	Cargo Handling activity	(+) 3461.98	(+) 4041.03	(+) 28.5 %	(+) 30.6 %
(v).	Estate activity	(+) 62.22	(+) 186.40	(+) 2.5 %	(+) 7.1 %

It is evident from the table that the port as a whole shows an average surplus of 2% of the operating income for the year 2003-04 and 2004-05 even after considering working capital as nil figure instead of negative working capital stated by the port.

The vessel-related activity shows an average deficit of 42.3% which is perhaps met by surplus of the cargo handling activity which is 29.6% for the years 2003-04 and 2004-05.

In view of the existing cross-subsidisation between the activities, any upward revision of tariffs except revising charges for coastal vessels to maintain the concessions to them at the accepted level does not appear to be justified.

This Authority has recently introduced hourly berth hire charges due to which there may be some reduction in income from the berth hire. The port has not provided for this reduction in the income in its estimates. The overall surplus position of 2% reflected here may come down on account of reduction in the berth hire income due to change in the unit of levy. Further, the port has indicated that restatement of coastal vessel rates will have adverse impact on traffic. In view of the flexibility available to the port to operate at tariff levels lower than the ceilings prescribed by this Authority, it can be reasonably presumed that the port would take recourse to such reductions which will mean further reduction in the projected revenue surplus. That being so, it is not found necessary to alter the existing tariff, even though the surplus position warrants reduction of tariff to that extent.

Apart from the cost position explained above, as correctly suggested by the Board of Trustees of COPT, the various other environmental factors are to be taken into consideration. The COPT is apprehensive of traffic diversion if tariff is revised upwards. The COPT is actively considering privatisation of its container handling operations and development of a transshipment terminal. The changing scenario in Petroleum industry is also to be borne in mind. Taking both cost and non cost factors together, it is justifiable not to revise the existing rates and allow the port to reduce these rates, if it so desires, depending on the market conditions and emerging opportunities.

This Authority has always endorsed the view that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. The normal cost plus method does not fully apply in case of fixing estate rentals and these are governed by market rates, as per the relevant Government guidelines.

It is understood that the Government is actively considering new guidelines on port land management based on the recommendations of Budhiraja Committee. Notwithstanding the revenue surplus position in the Estate activity, the COPT is allowed an option to come up with a separate proposal for review of estate rentals, after the revised guidelines of the Government in this regard are announced.

- (xiv). The COPT has proposed to levy vessel related charges with reference to the GRT of the vessel plus the weight/volume of deck cargo/containers carried by the vessel. This provision is not in line with the practice followed at most of the major ports; in fact wherever such provision existed it has been deleted. That being so, similar prescription is made applicable in this case also and the provision prescribing levy of vessel related on the deck cargo/ containers is deleted.
- (xv). This Authority vide its Order dated 12 May 2000 had approved the proposal of the port to grant a rebate of 33.33 % of vessel related charges on foreign cruise vessels calling at the port with a direction to propose a specific rate based on the cost of service at the time of the next general revision. The port in this proposal has not proposed a separate rate for this category of vessels. The port has clarified that no additional/separate facilities have been provided to foreign cruise vessels. The existing rebate is proposed to be continued to attract more foreign cruise vessels to Cochin Port. The port has agreed to propose a separate cost based rate when an exclusive passenger terminal is set up. The explanation furnished by the COPT is accepted and the existing rebate to foreign cruise vessels is allowed to continue.
- (xvi). The Cochin Steamer Agents Association has pointed out that ammunition cargo is handled at berth Q 4 both in break bulk and containers. Since container handling facilities are not available at Q 4, such vessels have to shift to Q 8 necessitating adjacent berths Q7 and Q9 to be kept vacant for which two additional vessel related charges are levied. The contention is that additional charges should not be levied because change of berth is required due to absence of infrastructure to handle containers at Q4. The COPT in reply has stated that it is not economically feasible for the port to create container handling facilities at Q4. The port has suggested that the customers can handle containers at Q4 provided they have necessary equipment. It is true that a port cannot create container handling facilities at all berths. The COPT is willing to allow container handling at Q4 provided the users bring his own equipment for handling. If the shipping lines want to avoid shifting to Q8, they can accept this suggestion of COPT. If they choose to shift to Q8, additional vessel related charges are payable by them. In any case the burden of additional charges arising in this context is ultimately passed on by the vessel owner / agent to the actual importer of the cargo.

The Cochin Steamer Agents Association and the Shipping Corporation of India have also questioned levy of additional vessel related charges for keeping adjacent berths vacants and suggested that such a levy should be made only if some other vessel is waiting for the berth which is kept vacant.

This Authority in its Order passed on 5 January 2001 has already clarified that payment of port dues and pilotage fees are incidental to the vessels stay in the port (at berth). Services covered under port dues and pilotage are not optional service, which the vessel may decide not to avail of. These services being mandatory in nature, loss of revenue to the port include port dues, pilotage apart from berth hire which it would have earned, if the berth requested to be kept vacant was occupied by other vessel. That being so, it is not found necessary to modify the existing provision in this regard.

- (xvii). The composite berth hire includes provision of various facilities / services other than use of the berths. Such facilities / services are listed out in the SOR. The COPT wants to delete this provision on the ground that berth hire charges are fully recoverable from vessels. It is noteworthy that this Authority has already held that composite berth hire is payable by vessels and even refused to accede to a request made to separately indicate vessel and cargo related components included in this tariff element. While this position will equally apply in COPT case also, there is no justification to delete the list of services



included in the composite berth hire. The request of COPT in this regard is, therefore, not agreed to.

- (xviii). A new provision has been proposed to exempt all Inland Water Barges carrying cargo to and from the port from payment of port dues and barges other than ammonia barges from payment of berth hire charges. The port has clarified that these barges do not use the dredged channels of the port; they are few in number; they do not require a separate berth, nor do they disturb working of a vessel at the berth if berthed at the same berth. The port has clarified that though there is no explicit provision in the existing Scale of Rates, it has not been charging any vessel-related charges on such barges in order to promote inland waterway traffic. It is now proposed to include an explicit provision to that effect. Since this exemption already exists at present as reported by the port, this provision as proposed by the port is included in the Scale of Rates.
- (xix). The berth hire for BTP berth which has been recently modernised at a cost of about Rs.21 crore has been prescribed at the same level as the rate proposed for the dedicated berth Q-10 for handling Fertiliser berth. The port has clarified that no shore cranes / godowns or back-up area has been provided at this berth. The cost based tariff worked out at Rs.3485 per GRT which cannot be fixed as the BTP berth is heavily under utilised. The port expects the utilisation of this berth to improve since the back up area is leased out for cement unloading and packing. Till such time, it proposes to continue to levy the rate applicable for Q10 berth. Ideally, the rate must be based on the cost of facilities provided. Nevertheless, the proposed rate is approved considering it to be the commercial judgement of the port.
- (xx). A new conditionality is proposed to the effect that berth hire charges will not be charged if any vessel is compelled to idle at container berths for eight hours or more due to breakdown of port equipment or power failure for such idle eight hours. The Cochin Steamer Agents Association have suggested that berth hire should not be charged even if the idle period during the entire stay of the vessel aggregates to eight hours. The CSLA has also endorsed this views. The argument of the users merits consideration. Since the unit of berth hire has been reduced from eight hour to hourly basis, the proposed clause is modified to state that no berth hire would become payable for that block of one hour if the vessel idles during that period due to breakdown of the port equipment or power failure.
- (xxi). Pilotage fee shall cover services of pilot and provision of required number of tugs/launches for inward and outward movement and one shifting within the same dock system/basin at the request of the vessel. The definition of pilotage fee proposed by the port is not in accordance with the general formulation approved in respect of some other ports. The port has subsequently agreed to modify it. The definition of pilotage fee proposed by the port is modified in accordance with the general formulation prescribed at the other ports. If it is decided commonly to unbundled the composite pilotage fees at all ports, the same arrangement will apply at COPT also.
- (xxii). Shifting of vessels for the 'port convenience' is not chargeable separately. It is, therefore, necessary to define what is 'port convenience'. The general formulation approved by this Authority at other major ports listing out the circumstances in which shifting can be considered as for port convenience is incorporated in the Scale of Rates to avoid any ambiguity in this regard.
- (xxiii). The port has proposed charges for shifting at the request of the vessel at 50% of the pilotage charges instead of GRT rate based on the cost of service provided. The port has clarified that it is difficult to compute cost of shifting a vessel from one berth to another and secondly the effort involved in shifting operation is more or less similar to the original pilotage movement. Even if the charge is allowed as a percentage of pilotage fee in view of the difficulties expressed by the port, the quantum of the proposed charge appears to be very high. Shifting charges are levied at 25% of Pilotage fees in the KPT and the NMPT while it is 20% at the TPT. In the absence of any detailed cost analysis available, it is found reasonable to restrict the shifting charges to 25% of Pilotage fees. The port may consider to prescribe separate shifting charges



on GRT basis based on the cost of service at least at the time of formulating the next general revision proposal.

- (xxiv). The existing Scale of Rates prescribes levy of a fee for exemption of sailing vessels from compulsory pilotage. The port has clarified that only pleasure craft are calling at the port under the classification of sailing vessels and their number is very meagre or nil during the last five years. The port has abolished the post of sailing vessel pilots and has, therefore, proposed deletion of the provision. The proposed deletion is accepted.
- (xxv). The port has proposed a separate 8-hourly rate of pilotage fee for dredgers (other than for port dredging). In reply to a query, the port has clarified that Cochin Shipyard Ltd and Naval Base used to hire port dredgers to dredge their channels whereas now they are hiring outside dredgers for which port provides pilots on 8-hourly basis. The proposed rate is arrived at based on the hourly charges for detention of a pilot on board a vessel plus 50% overhead charge. The proposed pilotage fee for dredgers (other than for port dredging) is approved.
- (xxvi). The Cochin Steamer Agents Association has suggested that charges for detention of pilot or for cancellation of requisition for pilot for vessels calling at RGT Gantry Berth should not be levied in case the delay is on account of cargo operations handled by the port. One of the guidelines adopted in the Workshop held in Chennai in February 1998 is that users shall not be made to pay for the delay caused by ports. It is reasonable to provide that such charges should not be levied in case the delay or cancellation is for reasons directly caused by/attributable to the port.
- (xxvii). There is a provision in the proposed Scale of Rates for charging 100 % / 50 % additional wharfage from the vessel at any particular berth in case adjacent berth is required to be kept vacant due to nature of cargo handled at that berth or any other reason. While it may be appropriate to charge extra for vessel related charge to compensate the loss of revenue due to keeping the adjacent berth hire vacant, the port has not been able to substantiate levy of additional wharfage in case adjacent berth is kept vacant. The port has subsequently agreed to delete this provision based on a suggestion made by us.
- (xxviii). The port has proposed to recover 75% of the wharfage in case of cargo discharged from a vessel to lighter vessel other than alongside berth. In this context, it is relevant to mention that at a few other major ports like Tuticorin, Kandla and the Chennai, 50% of the wharfage is levied for similar operation. That being so, the proposed rate is reduced to 50% in line with the tariff prescribed at other ports.
- (xxix). The proposed wharfage schedule does not contain any provisions for classification of the cargo under 'unspecified category' for the purpose of levy of wharfage. It is relevant to mention that this issue has been deliberated in one of the case relating to CHPT wherein it was decided that before classifying any item under 'unspecified category', the Customs classification should be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories in the wharfage schedule. Since there is a gap in the proposed Scale of Rates in this regard it is found appropriate to introduce this provision.
- (xxx). The Scale of Rates proposed by the port stipulates that free period allowed will be inclusive of Sundays, Customs holidays and port non-working days. The port has attempted to justify the provision by stating that the number of free days allowed is more and that the existing practice helps in easy counting at the time of billing. In this context, it is relevant to mention that at all the other major ports and private terminals, free days are allowed exclusive of Sundays, Customs Holidays and port non-working days. The port has not furnished any exceptional reasons to deviate from the general prescription adopted at the other ports. The proposed clause is modified to bring it in line with the provision stipulated at the other major ports. The number of free days may, however, vary from port to port depending upon the local conditions. In view of the modification in this clause the number of free days is reduced from 10 to 7 in the case of import cargo and from 15 to 12 in the case of export cargo. If the COPT wants to propose different free periods, it can come up with an well analysed proposed separately.

- (xxxi). The tariff provides for concession in demurrage on goods landed in excess of the manifested quantity. In these days of quick communication facilities, there is no justification for any concession in such cases. Such concessions which were available earlier have been withdrawn from the Scale of Rates of the Tuticorin Port Trust, Kandla Port Trust and Mumbai Port Trust. The existing provision is, therefore, deleted from the Scale of Rates.
- (xxxii). (a). The existing conditionalities governing demurrage free period in special cases are proposed to be retained. The provisions relating to treating the period of detention by Customs (other than ordinary process of appraisal) and other public authorities, free period when port is unable to trace packages, etc., require further rationalisation keeping in mind the fact that the port will be responsible only for those delays attributable to it. Since the existing provisions are in vogue for long time, these are allowed to continue.
- (b). The port has proposed a new clause for levy of demurrage charges on shut out cargo from the date of entry of cargo into the port's premises till date of amendment of ship's name by which subsequent shipping will take place. This proposal is approved.
- (c). The existing Scale of Rates contains guidelines for remission of demurrage charges. These are based on the guidelines issued by the Government for such remission.
- It is noteworthy that these guidelines are issued by the Government to regulate exercise of powers given under Section 53 of the MPT Act by the Board of Trustees of a major port trust. It is not necessary to include such guidelines in the SOR framed by this Authority under Section 48, 49 and 50 *ibid* Scale of Rates of other major ports do not include these guidelines. That being so, the clauses relating to remission of demurrage is deleted from the SOR.
- (xxxiii). The Cochin Custom House Agents Association has complained about levy of demurrage on certain break bulk cargo on ad valorem. This position arises due to the practice followed by the COPT of charging demurrage as a percentage of wharfage. When wharfage is ad valorem, demurrage also becomes value based. This Authority has held on many occasion that port charges should be prescribed more based on weight/ volume/ unit rather than value of cargo. But, such rationalisation at one go will have impact on port revenue. In the absence of a well analysed position with respect to revenue implication due to demurrage levied on value basis, we are unable to make any *suo motu* adjument in this regard. The COPT is advised to seriously consider the objection of CCHAA in this regard and propose rationalisation of wharfage and demurrage schedules at least during the next general revision of tariff.
- (xxxiv). The COPT has proposed that when the grabs belonging to users are fitted to port shore cranes for purposes other than during the course of import/export operation, the prescribed charges shall also be payable. The port has clarified that this is to cover the cost of idle investments in the port equipment. It is not found appropriate to levy a charge for the port equipment not actually provided by the port. Viewed from this perspective, the relevant provision is deleted. The port may not permit the use of private grabs unless port's grabs are not available due to breakdown, maintenance or being hired by some other parties.
- (xxxv). The port has proposed to introduce a charge for cancellation of requisition for port equipment at Rs.250/- for cancellation two hours before availing the equipment on working days and Rs. 1500/- for cancellation of requisition within two hours of availing the equipment on Sundays/Holidays. The port has also proposed that if cancellation on Sundays/ holidays arises due to port's decision then no cancellation requisition charges shall be levied. The proposed provision is mainly a deterrent and have been made to ensure a discipline in equipment planning. These charges are, therefore, approved.

- (xxxvi). (a). In the proposed SOR, the COPT has rationalised some of the container handling charges by consolidating the existing charges which are based on individual equipment operations. This rationalisation appears to be logical when viewed from the present trend of prescribing box rates for container handling operations.
- (b). The COPT has proposed a new charge for handling heavy cargo containers requiring 60 T cargo beam of the gantry crane. Change of beam certainly consumes more time besides the efforts of lifting heavy load. Considering the average rate for normal loaded containers, the proposed hourly rate is found reasonable and is approved subject to the moderation required in such rates due to the general decision of not allowing 25% increase proposed by the port for container/cargo handling.
- (c). In the existing SOR, container handling charges are prescribed in Indian Rupee. The COPT has now proposed denomination of handling charges (for foreign-going vessels) in US dollar terms. This proposal is in line with the practice of currency denomination allowed at other major container terminals and hence is approved in the COPT case also.
- (xxxvii). The port has proposed to reduce the duration of slabs of ground rent charges and has also proposed to revise the charges by 25%. While no revision in rates is found to be necessary in line with the general decision, the revision of slabs proposed by the port to induce early clearance of containers is approved. As per the standard practice followed at all the other major ports/ private terminals, the ground rent (dwell time charges) on containers of 40' and above is prescribed at 200% of the rates applicable for 20' containers. The port has not followed this standard practice. The tariff for 40' container is amended in line with the standard practice followed at all the other ports.
- (xxxviii). Ground rent for hazardous containers has been newly proposed by the port at about 50% higher than the rate applicable for normal loaded containers. The port has justified the proposed rate by stating that these containers occupy more space because certain guidelines have to be followed for safety reasons, fire fighting equipment have to be stationed near the hazardous containers, etc. A separate hire rate has, therefore, been proposed. It may be relevant to state that at some other container terminals, rates for hazardous cargo containers has been fixed 25% higher than the rates for normal laden containers. This Authority approves the proposal of the port to fix separate ground rent for hazardous container. The differential in the rate as compared to a normal laden container is, however, maintained as prescribed at other ports/ container terminals. That being so, the proposed rate is modified and prescribed at 25% higher than the existing rate applicable for normal laden container.
- A separate ground rent has been proposed for the first time for coastal containers to discourage the use of port's container yard as a storage area. Users have objected that no free time is allowed for coastal containers. Subsequently, the port has prescribed free period of three days from the day of landing including Sundays and holidays in case of coastal container arriving on coastal vessel along with foreign import /export container. According to the port coastal containers arriving purely on coastal container vessel and permitted direct delivery are not subjected to any Customs regulation and in view of this no free time has been allowed. It is relevant to mention that no separate free time for coastal containers exists at other ports/private terminals. That being so, it is not found reasonable to introduce such differentiation in the instant case.
- (xxxix). Free period for import containers commences from the day following the date of landing of last container of the vessel and includes Sundays and holidays, etc. Users have suggested that the free period in case of import containers should commence from the day following the day of landing of the respective container. It is admitted that there is no uniform approach in this regard at all the container terminals but, the existing practice at COPT does not appear to be very different from the user demand. Till a uniform approach is evolved, the existing practice is allowed to continue. Nevertheless, the standard practice of excluding Sundays, Customs holidays and port's non-working days

while computing the free period as stipulated at all other major ports / private terminals will apply in this case also.

- (XL). The Shipping Corporation of India has pointed out that in the case of abandoned containers levy of ground rent should be restricted to 75 days only as it is for the port to destuff the cargo and dispose it off according to the laid down procedure if it is not cleared. This Authority has passed an Order on 19 July 2000 clarifying various issues on the abandoned container.

The COPT has recently submitted a separate proposal to modify the provision about levy of ground rent on abandoned containers in view of the practical difficulty faced by the port in implementing the Order. This is being processed as a separate case.

Be that as it may, the provision about limiting the ground rent on abandoned FCL containers/shipper-owned containers included in the proposed Scale of Rates is not in accordance with the condition prescribed in the common Order passed by this Authority and hence this provision is amended accordingly.

- (XLI). The Cochin Steamer Agents Association has suggested that in the case of export containers shut out from a vessel and shipped by another vessel, shifting charges should not be applicable in case no physical shifting is involved. This is a reasonable request and the relative provision is incorporated suitably.
- (XLii). This Authority in its Order dated 27 November 2000 had advised the port to incorporate an Efficiency Linked Tariff Scheme in its next general revision proposal. The port has not proposed any such scheme. They have clarified that it is now in the process of fixing new standards for various revenue earning activities of port as a part of the ISO upgradation programme. Once the standards have been fixed, steps will be taken to frame a rate structure directly related to the efficiency of operations.
- (XLiii). Charges for floating crane 'Periyar', pilot launches, other launches and other fire floats are proposed to be increased by 140%, 700%, 67% and 1400%. The port has not furnished any cost details in support of such exorbitant increase proposed. The proposed revision is, therefore, not accepted. Instead of prescribing separate rate for each of the floating crane the port is advised to propose rates based on the capacity of the equipment at the time of the next general revision.
- (XLiv). Hire charges for dredger 'Nehru Shatabdi' are proposed to be reduced from Rs.40,000 to Rs.25,000 per hour or part thereof. The port has clarified that the rate has been reduced to make it more competitive as modern equipment are available at a lower rate. No cost details have been furnished to indicate the extent of concession offered. The proposed reduction in the rate is accepted based on the commercial judgement of the port. In any case the rates prescribed by this Authority are ceiling rate and the port has the flexibility to charge lower rate if it so desires. Since the port has specifically asked to reduce the rate for this item, this Authority approves the reduced rate in the Scale of Rates.
- (XLv). The licence fee for the use of port's bunks is now proposed to be levied "per sq. mtr. per month or part thereof" instead of "per month". In the case relating to license fee, it was stated that one of the allottees had challenged the license fee of Rs.827/- p.m. for the bunk allotted to him and the High Court of Kerala had ordered the port to levy Rs.375/- p.m. from him prospectively. The port had filed a Writ appeal against this judgement of the High Court and the matter is still pending as admitted by the port. Since the matter is subjudice, no change is considered at this juncture in the licence fee structure already approved for old and new bunks.
- (XLvi). The charges for the use of port's dry dock for the first day is proposed to increase by 58% and charges for slipway is increased by 87.5%. For the use of fire pump, increase is 300%. The port has clarified that frequent dredging is essential in front of slipway and for this purpose, new dredging pump worth Rs. 8 lakhs has been acquired. Likewise, fire tenders have been renovated and equipped with modern fire fighting equipment at a cost of Rs.11 lakhs. There has been increase in labour cost due to wage revision. Despite

our request, the port has not furnished the cost details to substantiate the abnormal increase proposed by it. That being so, it is not found reasonable to allow the proposed increase at this juncture. The port is advised to come up with separate proposal for revision of rates for this item based on the cost of service provided with all the relevant cost details.

- (XLvii). The definition of day is proposed to be modified so as to mean period of 24 hours starting from 6 A. M. to 6 A. M. the following day. The existing Scale of Rates defines day as a period of 24 hours to be reckoned with from the time the service is rendered/utilised except otherwise specified. The CSAA have requested that definition of the day should be maintained as prescribed in the existing Scale of Rates. The COPT also acceded to the request of the CSAA. That being so, the existing definition of the day is retained.

The definition of inner harbour and outer anchorage as proposed by the COPT is incorporated in the revised Scale of Rates.

- (XLviii). There are provisions stipulating general terms and conditions and operational matters under various heads of miscellaneous charges. Such provision which are not tariff related issues have been deleted from the proposed Scale of Rates. Commonly accepted definition of various terminology used in the Scale of Rates and various common adoption Orders passed by this Authority have been incorporated in the revised Scale of Rates.

- (XLix). There is a provision that the cost of damage to the equipment caused by users shall be recovered from them in addition to the penalty and shall include even replacement value of the equipments. The Port may endeavor to insure its equipment against such risks and include the premium in the hire charges for equipment instead of recovering cost of damages separately from the users.

- (L). The proposed Scale of Rates incorporates a provision that rate for any other services and facilities not covered therein will be fixed by the Chairman of the Port and that in case of any dispute relating to interpretation of any rates or definitions or terms and conditions, the decision of the Chairman of the Port will be final and binding on all parties concerned. These provisions are not consistent with the tariffs setting arrangement prescribed in the Statute. These provisions is, therefore, be deleted in line with the statutory provisions.

- (Li). The SCI has suggested that the minimum charge for collection of charges by the port and for allowing refund should be the same as Rs.50 and not Rs.50 and Rs.500 as proposed by the port. The argument of the SCI is found reasonable and hence is accepted. The relevant provision in the Scale of Rates are modified accordingly.

- (Lii). The port has not followed the procedure prescribed under the Govt. guidelines while proposing revision in the lease rentals. The Govt. guidelines No.PT-17011/55/87-PT dated 1 April 1995, specifically stipulates that all port trusts shall constitute a Committee under the Chairmanship of the respective Chairman, and representatives of the Ministry of Shipping, District Revenue Authorities etc., for recommending the rates for estate rentals. The lease rent need to be revised taking into consideration the market value of the land, development cost, and a return on that. The port is advised to come up with a separate proposal for revision of lease rentals after following the procedure prescribed in the government guidelines and also taking into account the observation made by this Authority in this case.

The proposed Scale of Rates provides levy of penal rent at three times the sublease levy in the case of unauthorised occupation. As per the Govt. guidelines dated. 1April 1995 transfer of the leased property to any third party by way of sub-lease, rent or any other means is not permissible. In reply to a query, the port has argued that sub-leasing is not a transfer as per the guidelines; it is only a permission to the lessee for space available with them so as to boost the port's activities as godown/office is limited. This interpretation of the port is not found to be correct and the relative clauses need to be modified while submitting its proposal.

Sub-lease is not permitted under the existing guidelines; levy of additional rent/interest has the effect of compounding the unauthorised sub-leasing. The provision has therefore to be deleted.

Since the COPT is advised to submit a separate proposal for revision of lease rental in line with the Government guidelines it may not be necessary to modify the lease rentals and conditionalities governing the lease rentals at this point of time. Till that time, the existing lease rentals schedule as prescribed by this Authority at the time of last general revision is allowed to continue.

The Cochin Port Lease holders Association has pointed out high overhead charges on electricity supply recovered by COPT. While formulating its revised proposal for estate rentals the COPT may frontally address this issue. Since no revision in estate rentals is allowed now, the existing schedules are included in the revised Scale of Rates. Annual escalation in the lease rentals, will, however, continue to be applied on the base rental rates as hitherto with reference to the date of initial notification of these rate.

- (Liii). In line with the direction issued by the Government under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 193 the rates approved by this Authority will be ceiling level and the rebates/discounts will be at the floor level. The COPT will have the flexibility to charge lower rate if it so desires based on the commercial judgement of the port.
- (Liv). The (revised) Scale of rates approved by this Authority will remain valid for period of two years from the date of notification of the Order. This Authority will, however, entertain general revision proposal from the COPT ahead of schedule for good and valid reasons, if any.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the Cochin Port Trust attached as **Annex - II**.

11.2. The revised rates and conditionalities relating to vessel-related charges will become effective after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

11.3. The revised rates and conditionalities relating to cargo-related charges and other miscellaneous charges will become effective after expiry of 15 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/03-Exty.]

## ANNEX-1(a)

## COST STATEMENT OF THE COCHIN PORT TRUST FOR THE PORT AS A WHOLE

Sl. No.	Particulars	Rs. in lakhs				
		Actuals 2000-01	Actuals 2001-02	Actuals 2002-03	Budget Estimates 2003-04	Estimates 2004-05
I.	Traffic in (MMT)	13.14	12.96	13.00	13.50	14.04
	Operating Income					
	1. Cargo Handling & Storage	11,295.23	10,810.01	11,991.62	12,147.79	13,191.21
	2. Port & Dock Charges	5,367.04	5,989.38	5,946.80	6,686.05	6,937.57
	3. Additional income from vessel related charges by restoration the tariff of coastal vessel				1,176.20	1,221.51
	4. Lease and Rentals	1,698.17	1,906.96	2,130.09	2,442.20	2,625.56
	Total operating income (I)	18,360.43	18,706.34	20,068.51	22,452.24	23,975.85
II.	Operating Cost					
	1. Cargo Handling & Storage	3,798.95	3,634.92	3,249.16	3,444.11	3,650.75
	2. Port & Dock Facilities	4,789.74	5,600.96	5,138.11	5,437.80	5,737.75
	3. Railway Workings	40.29	18.18	14.28	15.14	0.00
	4. Rentable Land & Buildings	1,018.62	1,021.56	1,025.82	1,087.37	1,152.61
	5. Depreciation	1,292.72	1,120.91	1,141.20	1,165.00	1,165.00
	Sub Total	10,940.32	11,396.52	10,568.57	11,149.41	11,706.12
III.	Gross operating surplus/deficit	7,420.11	7,309.83	9,499.94	11,302.82	12,269.74
IV.	Allocated Mgt & Genl. Overheads	4,405.83	4,176.96	4,152.90	4,401.17	4,661.94
V.	Add: Finance & Misc Income	212.02	167.59	549.07	145.00	130.50
	Less Finance & Misc. Expenditure					
	- Pension Payments	3,665.52	4,875.00	3,115.00	4,000.00	4,100.00
	- Ex-gratia payment PLB	0.00	1,445.66	0.00	0.00	0.00
	- Others	78.87	44.87	66.35	65.00	70.00
	Sub Total FME	3,744.39	6,365.53	3,181.35	4,065.00	4,170.00
VI.	Net surplus/deficit before interest on loan	-518.09	-3,065.07	2,714.76	2,981.66	3,568.30
VII.	Interest on Loans	10.47	10.33	9.03	8.90	8.00
VIII.	Net Surplus after interest on loan	-528.57	-3,075.40	2,705.73	2,972.76	3,560.30
IX.	Capital Employed			22,971.06	23,833.17	22,790.25
X.	Expected Return on capital employed @ 17.5% from the year 2002-03. (2000-01 19.5%, 2001-02 18.5%)			4,019.94	4,830.80	3,988.29
XI.	Capacity utilisation			66%	70%	70%
XII.	Return on capital employed linked to the capacity utilisation less interest in loan			2,653.16	2,821.56	2,791.81
XIII.	Net Surplus/Deficit after return [VIII-(XII-VII)]			61.60	160.09	776.49
XIV.	Surplus/Short fall as a % on total income			0.3%	0.7%	3.2%
XV.	Average Surplus/shortfall as a % of the total income				2.0%	

## ANNEX -I(b)

## COST STATEMENT OF THE COCHIN PORT TRUST FOR THE PORT &amp; DOCK FACILITY AS A WHOLE

Sl. No.	Particulars	Rs. in lakhs				
		Actuals 2000-01	Actuals 2001-02	Actuals 2002-03	Budget Estimates 2003-04	Estimates 2004-05
I.	<b>Operating Income</b>					
	1. Port Dues	981.70	1,230.70	1,022.55	1,350.00	1,400.00
	2. Pilotage fees	2,760.18	3,084.25	3,074.04	3,423.00	3,560.00
	3. Berth hire	1,304.10	1,470.30	1,437.83	1,550.00	1,600.00
	4. Others	321.06	204.13	412.38	363.05	377.57
	5. Additional income by maintaining the disparity in the tariff of coastal vessel	0.00	0.00	0.00	1,176.20	1,221.51
	<b>Total operating income (I)</b>	<b>5,367.04</b>	<b>5,989.38</b>	<b>5,946.80</b>	<b>7,862.25</b>	<b>8,159.08</b>
II.	<b>Operating Cost</b>					
	Operating Cost (excluding Depreciation)	4,789.74	5,600.96	5,138.11	5,437.80	5,737.75
	Depreciation	472.41	540.34	479.60	561.00	561.00
	<b>Sub Total</b>	<b>5,262.15</b>	<b>6,141.30</b>	<b>5,617.71</b>	<b>5,998.80</b>	<b>6,298.75</b>
III.	<b>Gross operating surplus/deficit</b>	<b>104.89</b>	<b>-151.92</b>	<b>329.09</b>	<b>1,863.45</b>	<b>1,860.33</b>
IV.	Allocated Mgt & Genl. Overheads	2,193.24	1,918.99	1,907.94	2,022.00	2,146.90
V.	Add: Finance & Misc Income	61.98	53.66	162.70	45.57	41.01
	Less Finance & Misc. Expenditure	1,801.00	3,430.23	1,691.04	2,128.00	2,188.04
VI.	<b>Net surplus/deficit before interest on loan</b>	<b>-3,827.38</b>	<b>-5,447.48</b>	<b>-3,107.20</b>	<b>-2,240.98</b>	<b>-2,433.60</b>
VII.	<b>Interest on loan</b>	<b>7.00</b>	<b>6.90</b>	<b>5.43</b>	<b>5.15</b>	<b>4.32</b>
VIII.	<b>Net surplus/deficit after interest on loan</b>	<b>-3,834.38</b>	<b>-5,454.38</b>	<b>-3,112.63</b>	<b>-2,246.13</b>	<b>-2,437.92</b>
IX.	Capital Employed			9,092.36	8,882.44	8,304.80
X.	Expected Return on capital employed @ 17.5% from the year 2002-03. (2000-01 19.5%, 2001-02 18.5%)			1,591.16	1,554.43	1,453.34
XI.	Capacity utilisation			66%	70%	70%
XII.	Return on capital employed linked to the capacity utilisation less interest in loan			1,050.17	1,088.10	1,017.34
XIII.	<b>Net Surplus/Deficit after return [VIII-(XII-VII)]</b>			<b>-4,157.36</b>	<b>-3,329.08</b>	<b>-3,450.94</b>
XIV.	<b>Surplus/Short fall as a % on total income</b>			<b>-69.9%</b>	<b>-42.3%</b>	<b>-42.3%</b>
XV.	<b>Average Surplus/shortfall as a % of the total income</b>				<b>-42.3%</b>	



## COST STATEMENT OF THE COCHIN PORT TRUST FOR CARGO HANDLING &amp; STORAGE FACILITY

Sl. No.	Particulars	Rs. in lakhs				
		Actuals 2000-01	Actuals 2001-02	Actuals 2002-03	Budget Estimates 2003-04	Estimates 2004-05
I.	Operating Income					
	1. Container related income	3,813.12	3,945.56	4,475.74	4,400.86	5,132.51
	2. Liquid bulk	6,146.64	5,433.51	6,120.75	6,139.91	6,385.51
	3. General cargo	1,335.47	1,430.94	1,395.13	1,607.02	1,673.19
	Total operating income (I)	11,295.23	10,810.01	11,991.62	12,147.79	13,191.21
II.	Operating Cost					
	Operating Cost (excluding Depreciation)	3,798.95	3,634.92	3,249.16	3,444.11	3,650.75
	Depreciation	730.89	475.93	557.14	495.00	495.00
	Sub Total	4,529.84	4,110.85	3,806.30	3,939.11	4,145.75
III.	Gross operating surplus/deficit	6,765.39	6,699.16	8,185.32	8,208.68	9,045.46
IV.	Allocated Mgt. & Genl. Overheads	2,017.28	2,047.15	2,035.36	2,157.04	2,290.28
V.	Add: Finance & Misc Income	130.43	96.85	328.09	82.79	74.51
	Less Finance & Misc. Expenditure	1,550.37	2,296.12	1,145.77	1,480.23	1,522.00
VI.	Net surplus/deficit before interest on loan and ROCE	3,328.17	2,452.74	5,332.28	4,654.20	5,307.68
VII.	Interest on loan	3.47	3.43	3.60	3.75	3.68
VIII.	Net surplus/deficit after interest on loan	3,324.70	2,449.31	5,328.68	4,650.45	5,304.00
IX.	Capital Employed			10,149.31	9,732.39	10,340.85
X.	Expected Return on capital employed @ 17.5% from the year 2002-03. (2000-01 19.5%, 2001-02 18.5%)			1,776.13	1,703.17	1,809.51
XI.	Capacity utilisation			66%	70%	70%
XII.	Return on capital employed linked to the capacity utilisation less interest in loan			1,172.25	1,192.22	1,266.66
XIII.	Net Surplus/Deficit after return [VIII-(XII-VII)]			4,160.83	3,461.98	4,041.83
XIV.	Surplus/Short fall as a % on total income			34.7%	28.5%	30.6%
XV.	Average Surplus/shortfall as a % of the total income				29.6%	

## ANNEX - (d)

## COST STATEMENT OF THE COCHIN PORT TRUST FOR ESTATE ACTIVITY

Sl. No.	Particulars	Rs. in lakhs				
		Actuals 2000-01	Actuals 2001-02	Actuals 2002-03	Budget Estimates 2003-04	Estimates 2004-05
I.	<b>Operating Income</b>					
	1. Staff & office quarters	9.05	11.89	13.94	15.10	15.86
	2. Other rentable land & building	832.35	877.53	962.32	1,202.10	1,262.21
	3. Others	856.76	1,017.53	1,153.83	1,225.00	1,347.50
	<b>Total operating income (I)</b>	<b>1,698.17</b>	<b>1,906.96</b>	<b>2,130.09</b>	<b>2,442.20</b>	<b>2,625.56</b>
II.	<b>Operating Cost</b>					
	Operating Cost (excluding Depreciation)	1,018.62	1,021.56	1,025.82	1,087.37	1,152.61
	Depreciation	89.42	104.64	104.46	109.00	109.00
	<b>Sub Total</b>	<b>1,108.04</b>	<b>1,126.20</b>	<b>1,130.28</b>	<b>1,196.37</b>	<b>1,261.61</b>
III.	<b>Gross operating surplus/deficit</b>	<b>590.13</b>	<b>780.76</b>	<b>999.81</b>	<b>1,245.83</b>	<b>1,363.95</b>
IV.	Allocated Mgt. & Genl. Overheads	177.79	200.89	199.74	211.68	224.75
V.	Add: Finance & Misc. Income	19.61	17.08	58.28	16.64	14.98
	Less Finance & Misc. Expenditure	379.23	629.04	340.24	447.34	459.96
VI.	<b>Net surplus/deficit before interest on loan and ROCE</b>	<b>52.71</b>	<b>-32.08</b>	<b>518.12</b>	<b>603.46</b>	<b>694.22</b>
VII.	<b>Interest on loan</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
VIII.	<b>Net surplus/deficit after interest on loan and before ROCE</b>	<b>52.71</b>	<b>-32.08</b>	<b>518.12</b>	<b>603.46</b>	<b>694.22</b>
IX.	Capital Employed			3,729.39	4,418.34	4,145.40
X.	Expected Return on capital employed @ 17.5% from the year 2002-03. (2000-01 19.5%, 2001-02 18.5%)			652.64	773.21	725.44
XI.	Capacity utilisation			66%	70%	70%
XII.	Return on capital employed linked to the capacity utilisation less interest in loan			430.74	541.25	507.81
XIII.	<b>Net Surplus/Deficit after return [VIII-(XII-VII)]</b>			<b>87.37</b>	<b>62.22</b>	<b>186.40</b>
IX.	<b>Surplus/Short fall as a % on total income</b>			<b>4.1%</b>	<b>2.5%</b>	<b>7.1%</b>
X.	<b>Average Surplus/shortfall as a % of the total income</b>				<b>4.8%</b>	

**Annex - II****Cochin Port Trust**  
**Scale of Rates****CHAPTER - I****1.1. Definitions—General**

In this Scale of Rates, unless context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Coastal vessel"** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). **"Cruise vessel"** shall mean any vessel carrying passengers for an ocean trip taken for pleasure calling at ports.
- (iii). **"Cold move"** shall mean movement of vessel without power of the engine of the vessel.
- (iv). **"Day"** shall mean a period of 24 hours and shall be reckoned from the time the service is rendered/utilised except where otherwise stated.
- (v). **"Foreign-going vessel"** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (vi). **"Free period"** shall mean the period during which cargo/container shall be allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Sunday(s), Customs holidays and port's non-operating days.
- (vii). **"Inland water barge"** shall mean barge which plies only in inland waterways.
- (viii). **"Inner Harbour"** shall mean dredged area and deep-water channels navigated by sea going vessels between 9 -10 outer channel buoys to Mattancherry Bridge in the Mattancherry channel and to Venduruthy Bridge in the Emakulam Channel.
- (ix). **"Outer Anchorage"** shall mean area west of 9-10 outer channel buoys not within the navigational outer channel but within Cochin Port limits.
- (x). **"Power driven vessel"** shall mean any vessel other than a sailing vessel.
- (xi). **"Sailing vessel"** shall mean a vessel propelled solely by wind power.
- (xii). **"Shifting"** shall mean the movement of a vessel from one berth to another berth or from one berth to anchorage / mooring or vice versa within the port limits.
- (xiii). **"Shut out cargo"** shall mean any cargo brought into the port for shipment but not shipped by the designated vessel and is lying in the port premises.
- (xiv). **"Shut out container"** shall mean any container which enters into the port as an export intake for a particular vessel as indicated by the Vessel Identification Advice Number and, is not connected to the particular vessel.
- (xv). **"Transhipment"** shall mean any cargo not originally manifested for the port of Cochin, but, landed at Cochin and subsequently re-shipped to other ports.
- (xvi). **"Transhipment Container"** shall mean any container which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through another vessel.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii).
  - (a). Vessel related charges shall be levied on shipowners / steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its subsidiary or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.
  - (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the market buying rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into the port in case of export containers shall be applied for re-conversion of dollar denominated charges.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v).
  - (a). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
  - (b). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (vi). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the COPT shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be 15% p.a. The penal interest will apply to both the COPT and the port users equally.

- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the COPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (viii). The minimum charge recovered in any application/bill shall be rupees fifty only (Rs.50.00).
- (ix). No claim of refund shall be entertained unless the amount refundable is rupees fifty (Rs.50.00) or more. This limit of Rs.50.00 shall also be applied for supplementary claims of under charge.
- (x). The vessel related charges are collected on the basis of GRT of the vessel.
- (xi). Vessels carrying simultaneously break-bulk cargo and containers entering the port for simultaneous loading/unloading of containers as well as break bulk cargo, shall be treated as break bulk vessels for the purpose of levy of port dues, pilotage and berth hire charges. The status of the vessel will be determined based on the first visit of the vessel on a particular month for the purpose of levy of port dues.
- (xii). A rebate of 33 1/3% on the vessel related charges prescribed in the Scale of Rates will be granted to foreign-cruise vessels calling at the port.
- (xiii). A ship will be considered as a scrap vessel from the date it is sold to breakers. Provided that the ship actually undergoes scrap in Cochin Port itself, dues shall be leviable at rates specified.
  - (a). When such a vessel occupies a normal stream or alongside berth, charges at coastal rates will be levied.
  - (b). The hire charges for bed of backwaters away from the dredged channels used by ships undergoing scrapping in Cochin shall be 25% of the normal berth hire applicable for coastal vessel provided they utilise their own mooring.
- (xiv). (a). A sailing vessel shifting from a Low Wharf berth/jetty at Willingdon Island/Fort Cochin Wharf Berth to a stream or wharf berth or vice versa shall be liable to pay the fees chargeable for the stream or wharf berth as the case may be.
  - (b). Sailing vessels will be allowed to be shifted in the inner harbour only under tow which should be arranged by the owners at their cost, and with the prior written permission of the Deputy Conservator.
  - (c). Sailing vessels of 200 tons (net) and above for shifting within the inner harbour with a sailing vessel's Pilot on board shall pay a fee of Rs.300/-.
  - (d). If sailing vessels of less than 200 tons (net) require the services of a sailing vessel's Pilot for shifting in the inner harbour, the same may be provided on the payment of fee of Rs.250/-.
- (xv). (a). The cost of damage caused to the equipment or any other property shall be recovered from the user in addition to the penalty.

- (b). The Port shall not be responsible to the user or any person for any loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from use of the equipment during the period of requisition. The user shall indemnify the port trust administration against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from use of the equipment during the period of requisition, to any property belonging to the port including the equipment, or to any other persons or property. The liability of the user shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the port. The user shall also indemnify the port for all liabilities under the Workmen's Compensation Act.
- (xvi). (a). Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the COPT can submit a suitable proposal to this Authority.
- (b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified by this Authority.
- (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services / cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port and the concerned user.
- (d). The final rates fixed by this Authority will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such, unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xvii). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.

The Port Trust may also, if it so desires, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

Provided that the Port Trust should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by this Authority.

## CHAPTER -II VESSEL RELATED CHARGES

### 2.1. Schedule of Port Dues.

Sl No.	Type of vessel	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel	
		Coastal vessel (In Rs.)	Foreign - going vessel (In US \$)	Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going vessel (In US \$)
1.	P.O.L.	6.75	0.21	The dues is payable once in 30 days	The dues is payable on each entry into the port
2.	Container	6.40	0.20		
3.	Other bulk, break bulk & Passengers	5.15	0.16		

#### Notes:

1. Port dues are chargeable for sea going vessels of 15 tons and above
2. For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
3. A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passengers therein (with the exception of such unshipment/reshipment as may be necessary for purposes of repair) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
4. A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
5. Port dues shall not be levied on:
  - (i). Vessel belonging to other major Indian ports.
  - (ii). Any pleasure Yachts.
  - (iii). Any vessel which having left this port, is compelled to reenter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
  - (iv). Vessels belonging to the President of India, the State Government, Union Territories and Foreign Sovereign.
  - (v). Defence vessels.
  - (vi). Inland water barges carrying cargo to and from the port.
6.
  - (i). Whenever mother vessels carrying lash barges, discharge the barges at the outer anchorage and sail out from there without entering the inner harbour will not attract port dues. In such cases, port dues will be collected from the lash barges entering the inner harbour based on their GRT.
  - (ii). In cases where the mother vessels enter the inner harbour and attract port dues, then the port dues will not be leviable on the lash barges.
7. A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.

**2.2. Pilotage Fees****2.2.1. Schedule of Pilotage fees**

Sl. No.	Size of the vessel	Rate per GRT			
		Container vessel		Other vessel	
		Coastal vessel (In Rs.)	Foreign going vessel (In US \$)	Coastal vessel (In Rs.)	Foreign - going vessel (In US \$)
1.	Upto 3000 GRT	9.95	0.31	10.60	0.33
2.	3001 to 10000 GRT	14.10	0.44	15.10	0.47
3.	10001 to 15000 GRT	15.40	0.48	16.35	0.51
4.	15001 to 30000 GRT	16.35	0.51	17.65	0.55
5.	30001 and above.	15.40	0.48	16.35	0.51

**2.2.2. Schedule of Miscellaneous Pilotage fees.**

Sl. No.	Particulars	Coastal vessel (In Rs.)	Foreign going-vessel (In US \$)
1.	Pilotage fee for sailing vessels (i). Vessels enter with cargo or Ballast (for pilotage inward or outward)  (a). Vessel below 200 Tons.  (b). Vessel of 200 tons & above	  548.25 each way per vessel  812.70 each way per vessel	  17.10 each way per vessel  25.35 each way per vessel
2.	Detention charges for power driven vessels for detention of a pilot for more than 30 minutes beyond the time for which the requisition is made (i). For first one hour or part thereof (ii). For every subsequent hour or part thereof	  1869.10 812.70	  58.30 25.35
3.	Cancellation charges for power driven vessels for the cancellation of the requisition for a service of a pilot with less than 2 hrs. notice to the Dy. Conservator.	3209.20	100.10
4.	Pilotage fee for dredgers other than for port dredging	Rs.6250.00 per eight hour or part thereof.	

**Notes:**

- Pilotage fee shall include services of the Port's pilot (s); and provision of required number of tug/tugs, pilot launch/launches and mooring boat charges for inward and outward movement; and, one shifting operation at the request of the users within the dock basin.
- In case of requisition for the cancellation of the services of the pilot due to power failure or due to break down of port's equipment, within two hours before the scheduled time of the sailing of the vessel, no cancellation charges will be levied based on a certificate issued to this effect by the concerned officer duly authorised by the port. Likewise, charges for detention of pilot will also not be levied in case the delay is for reasons directly attributable to the Port.
- Every vessel, not under own power, including dumb barges will be charged 50% extra pilotage fee.



4. In case of second and subsequent shifting made at the request of the user for shifting the vessel from one berth to another or for any other purposes for the vessel's convenience within the port limits, shifting charges @ 25% of the normal pilotage shall be chargeable.
5. No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
  - (a). "Port convenience" is defined to mean the following:
    - (i). If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted/ inberthed for undertaking dredging work/ hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
    - (ii). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated PORT CONVENIENCE.
    - (iii). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE"
    - (iv). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent-berth due to length restrictions, such shifting shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
    - (v). Whenever a vessel is shifted from berths to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent-berth to be kept vacant for safety reasons such shifting shall also be considered as " SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE ".
  - (b). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. This benefit will, however, not be applicable in the following cases:
    - (i). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
    - (ii). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
    - (iii). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.

**2.3. BERTH HIRE CHARGES****2.3.1. Schedule of berth hire charges.**

Sl. No.	Vessel size (grt)	Rate per GRT per hour or part thereof									
		General Cargo berths Q 1 to Q 7		Container Berths Q 8 and Q 9		Oil berths Cochin Old Terminal, North Tanker berth, South Tanker berth		North and South Coal Berths		Stream Mooring	
		Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (In US\$)	Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (In US\$)	Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (In US\$)	Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (In US\$)	Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign-going Vessel (In US\$)
1.	UP TO 3000	0.282	0.0088	0.266	0.0083	0.173	0.0054	0.106	0.0033	0.093	0.0029
2.	3001 TO 10000	0.173	0.0054	0.173	0.0054	0.122	0.0038	0.093	0.0029	0.093	0.0029
	MINIMUM CHARGE	846.40	26.40	798.00	24.90	519.00	16.20	318.00	9.90	-	-
3.	10001 TO 15000	0.106	0.0033	0.106	0.0033	0.106	0.0033	0.093	0.0029	0.067	0.0021
	MINIMUM CHARGE	1730.00	54.00	1730.00	54.00	1220.00	38.00	-	-	930.00	29.00
4.	15001 TO 30000	0.093	0.0029	0.08	0.0025	0.093	0.0029	0.067	0.0021	0.067	0.0021
	MINIMUM CHARGE	1590.00	49.50	1590.00	49.50	1590.00	49.50	1395.00	43.50	-	-
5.	30001 TO 60000	0.093	0.0029	0.08	0.0025	0.093	0.0029	0.067	0.0021	0.054	0.0017
	MINIMUM CHARGE	-	-	-	-	-	-	-	-	2010.00	63.00
6.	60001 AND ABOVE	0.106	0.0033	0.106	0.0033	0.106	0.0033	0.054	0.0017	0.041	0.0013
	MINIMUM CHARGE	-	-	-	-	-	-	4020.00	126.00	3240.00	102.00

**2.3.2. Schedule of Berth Hire Charges for other vessels.**

Sl. No.	Classification	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Coastal vessel (In Rs.)	Foreign-going vessel (In US \$)
1.	Fertiliser Berth-Q 10 & New BTP berth	0.186	0.0058
2.	Lash Barges		
	(i).Berth hire for occupying any berth	0.131	0.0041
	(ii).Fleeting charges when barges wait at fleeting areas	0.041	0.0013
		Rate per vessel per hour or part thereof	
3.	Any vessel anchoring with their own gear anywhere in the dredged area and deep water channels navigated by sea going vessels.	16.924	0.5279

Sl. No.	Classification	Rate per vessel per hour or part thereof			
		Sailing vessel		Fishing vessels & trawlers	
		Coastal vessel (In Rs.)	Foreign - going vessel (in US \$)	Coastal vessel (In Rs.)	Foreign - going vessel (In US \$)
4.	Other vessels				
	(i). Occupying a wharf berth or a stream berth	16.924	0.5279	27.075	0.8445
	(ii). Occupying a low Wharf Berth/Fort Cochin wharf berth/jetty at Willington Island or other shallow water area for anchoring with their own gear anywhere within port limits.	8.467	0.2641	13.53	0.422
	(iii). Pleasure yachts: For occupying Pathemari anchorage at Fort Cochin wharf or anchorage in the stream under its own moorings.	-	-	8.467	0.2641

**Notes:**

1. (i). Berth Hire Charges shall be collected for the period from ~~berthing~~ to unberthing of the vessels.
- (ii). In respect of container vessels availing the window facility, berth hire charges shall be collected for the period of window allocated to the vessels or the actual period of occupation whichever is higher.
2. Berth hire charge includes the charges for wharf cranes, for first operation (subject to availability), part of cost of Cochin Port Trust labour supply wherever necessary and overtime fees payable by vessels at berths within port limits.
3. No berth hire will be charged on the vessel after expiry of four hours from the time the vessel signals its readiness to sail. There shall be a 'penal rate' equal to one day's berth hire charge for a false signal.
4. If any vessel is compelled to idle at container berths for continuous one hour or more due to breakdown of port equipment or power failure, no berth hire shall be levied for such period of idling.
5. (a). Any vessel occupying a berth or berths and requesting for any other adjacent berth or berths to be kept vacant for their convenience or due to the nature of the cargo to be handled at that particular berth or for any other reasons, shall be charged with additional Port Dues, Pilotage and Berth Hire for each such berth or berths kept vacant. The GRT of the vessel actually berthed shall be reckoned with for computation of the dues to the Port.
- (b). The requisition for keeping the adjacent berth vacant may be given either by the vessels' agent or by the consignee / consigner, or the berth(s) may be kept vacant by the Port considering the nature of the cargo handled, provided advance notice of such action is given by the Port to the vessel-agent. In all such cases, the additional Port Dues, Pilotage and Berth Hire shall be collected from the vessel agent / steamer agent, along with the normal charges, since they are vessel related charges.

6. If the port is not in a position to utilise the berth/berths because of the presence of the classified cargo in the shed/sheds, the consignee of the classified cargo will pay to the port an amount equal to the normal berth hire charges recoverable from the ship which has landed such cargo till the last packet from the shed/sheds is cleared.
7. Berth hire charges will not be recovered when fishing vessels/trauliers are anchored at private jetties paying licence fees under the Cochin Port Trust Licensing of Jetties, Slipway and Boatpen Regulations 1968, as amended from time to time.
8. No berth hire shall be recovered from barges except ammonia barges engaged in carrying cargo to and from the port and operated in the inland water ways
9. Lash barges
  - (i). Whenever a barge occupies any stream mooring the rate applicable to such mooring as per the Scale of Rates will apply.
  - (ii). Low wharf, Muraf Jetty and Fort Cochin Jetty are declared as fleeting areas for barges.

### 2.3.3. Supply of fresh water to vessels

Sl. No.	Description	Coastal Vessel (in Rs.)		Foreign-going Vessel (in US \$ )	
		Rate per 1000 Lts.	Minimum charge	Rate per 1000 Lts.	Minimum charge
1.	Supply through Barges:				
	(i).At inner harbour	224.40	5610.50	7.00	175.00
	(ii).At outer harbour	897.70	22,442.00	28.00	700.00
2.	Water supply through shore	128.25	3206.00	4.00	100.00

### CHAPTER -III CARGO RELATED CHARGES

#### 3.1. Schedule of wharfage for bulk and break bulk cargo

Item No.	Description of commodity	Unit	Rate (In Rs.)
1	Animals, birds, reptiles, animal products & derivatives	MT	77.00
2	Asbestos	MT	84.00
3	Cashew, nuts and fruits		
	(i) Raw cashew nut	MT	35.00
	(ii) Cashew kernels	"	45.00
	(iii) Fruits, tamarind seeds, tapioca, coconut, copra	"	48.00
4	Coal, coke, wood charcoal, firewood	MT	40.00
5	Coir, coir products, jute, jute products	MT	48.00
6	Construction and building materials		
	(i) Sand, Stones	MT	52.00
	(ii) Granite, Marble	"	67.00
	(iii) Cement, Clinker, Clay, Chalk	"	52.00
7	Cotton, cotton waste, twist yarn, wool, clothes & Cotton piece goods	CUM	35.00
8	Defence goods	MT	111.00
9	Fertilizer - raw material & finished		
	(i) Sulphur	MT	62.00
	(ii) Rock phosphate	"	57.00
	(iii) Finished fertilizers	"	57.00
10	Food grains, oilseeds, cereals, pulses, bran of all kinds	MT	44.00
11	Liquid cargo, acids		
	(i) Crude oil	MT	65.00
	(ii) POL products	"	65.00
	(iii) Liquid ammonia	"	85.00
	(iv) Phosphoric acid	"	78.00
	(v) Molasses, edible oils & other liquids	"	65.00
12	Metals and metal scrap	MT	80.00
13	Minerals and ores	MT	52.00
14	Oil cakes & fodder	MT	56.00
15	Paper, newsprint	CUM	52.00
16	Salt	MT	10.00
17	Sugar	MT	52.00
18	Synthetic resin	MT	41.00
19	Unaccompanied personal baggage	CUM	56.00
20	Wood and timber products		
	(i) Wood, timber, bamboo, wood products	MT	56.00
	(ii) Wood Pulp	MT	41.00
21	Coffee	Advalorem	0.12%
22	Motor cars, trucks and other motorized vehicles	Advalorem	0.20%
23	Oleoresins of all types and sandal oil	Advalorem	0.02%
24	Tea & Spices	Advalorem	0.15%
25	Any item other than those specified above.	Advalorem	0.20%

**Notes:**

- (1). Assessment of cargo shall be done on the basis of the description of the cargo as given in the bill of entry/coastal bill of lading in case of import cargo and shipping bill in the case of export cargo, that best fits the item description covered under the schedule.
- (2). Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules.
- (3). Wharfage dues shall be collected at the rates specified in the schedule on the basis of :
  - (i). Manifested tonnage/measurement, unit of weight/volume of cargo;
  - (ii). Quantity/tonnage shown in bill of lading or relevant title to goods in case of crude oil and P.O.L. products; or
  - (iii). Ad valorem wharfage on imports shall be collected on the C.I.F. value; in case of export cargo, on F.O.B. value and in case of coastal cargo on value indicated in the bill of coastal goods.
- (4). In case of 2 (i) and (ii) specified above, gross tonnage/measurement shall be reckoned with as specified in related document, such as out-turn report for export cargo, intake certificate duly signed by central excise, ullage certificate issued by ship's surveyor. In the absence of these details, the tonnage/measurement arrived at by actual test check by the port trust administration shall be taken as gross tonnage/measurement.
- (5). Requests for amendments in the import or export application or import general manifest or delivery order shall be accompanied by a fees of rupees two hundred (Rs.200.00) which shall not be refunded.
- (6). Goods free of wharfage:
  - (i). Cargo consigned to or by the Cochin Port Trust.
  - (ii). Bonafide passengers' and seamen's baggage and personal effects accompanying them.
  - (iii). Cargo temporarily landed from a vessel under repairs and reshipped into the same vessel after completion of repairs.
  - (iv). Cargo temporarily landed from a vessel which has entered the port owing to stress of weather and reshipped into the same vessel during the same voyage.
  - (v). Bonafide ships fittings of the same vessel.
  - (vi). Ships' sweepings provided that the entire cargo is landed at the port and that satisfactory proof is produced to the effect that the sweepings formed part only of the consignments for which dues have been paid. Porterage of such sweepings shall be arranged by the Steamer Agent or the owner of the consignment.
  - (vii). Sweepings collected on shore.
  - (viii). Sand or stone ballast.
  - (ix). Fodder accompanying livestock and not manifested as cargo.
  - (x). Cargo which have been shipped after wharfage have been paid to the port but re-landed and reshipped in the mooring by another vessel to suit the original vessel's convenience.
  - (xi). Pallets used for the export of palletised cargo from the wharves.

- (7). Cargo meant for transshipment, reshipment or shut out cargo shall be assessed for each handling @75% of the wharfage applicable to the particular item (cargo).
- (8). Ship stores, provisions for use of ship for consumption during voyage and coal or oil for bunker of the vessel shall be charged at 50% of the wharfage applicable to these items.
- (9). Port shall not arrange for the portage at the wharf for the following bulk cargo items and the owners shall make their own arrangements for handling them at their expense and risk:
- (i). Animal, birds, reptiles
  - (ii). Cashew shell liquid
  - (iii). Chemicals
  - (iv). Coal, coke, wood charcoal & fire wood
  - (v). Edible oil
  - (vi). Fertilizer and fertilizer raw material handled at Q 10 berth
  - (vii). Goods free of wharfage
  - (viii). Palm/coconut fatty acid
  - (ix). P.O.L. & P.O.L. products except bitumen
  - (x). Any other cargo handled through pipelines
- (10). Any cargo discharged from the vessel to lighter vessels other than through alongside berth, 50% wharfage shall be recovered on such cargo at the rate specified for that cargo.

### 3.2. Demurrage Charges

#### 3.2.1. Free Period

Sl. No.	Description	Free Period
1.	Import Cargo	7 days
2.	Export & transshipment cargo	12 days

#### Notes:

- (1).
  - (i). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the date of last cargo discharged/landed from the vessel.
  - (ii). Free period for export cargo shall commence from the date of admission of the cargo into the port.
  - (iii). In case of salvaged goods free period shall commence from the day following the notification of salvage by the receiver of wreck.
  - (iv). In the case of export cargo after the free period demurrage shall accrue till the date of commencement of loading.
- (2). Both export and import cargo shall enjoy only one set of free period.
- (3). Demurrage shall be chargeable on all goods/cargo left in the port's transit sheds or yards beyond the expiry of free days at the rates prescribed in the respective schedule.

**3.2.2. Schedule of Demurrage charges**

Sl. No.	Description	For cargo assessed on unit rate	For cargo assessed on ad valorem basis
		Rate per wharfage unit per day or part thereof (in Rs.)	Rate prescribed as % of wharfage applicable
<b>I. Import</b>			
1.	For the first 5 days	20.00	20%
2.	For the next 10 days	40.00	25%
3.	For the next 30 days	68.00	35%
4.	Thereafter,	135.00	45%
<b>II. Export &amp; Transhipment</b>			
1.	From 13 th day onwards	15.00	25%

**Notes:****(1). Demurrage when adjacent berth kept vacant:**

Demurrage leviable on other consignments lying at the particular berth or adjacent berth/berths which cannot be cleared during the period when the adjacent berth/berths is/are kept vacant on account of the nature of cargo to be handled at a particular berth or for any other reason, shall be borne by the respective consignee of the cargo requiring such safeguard.

**(2). Demurrage @ 50% of the rates applicable will be charged on unaccompanied personal baggage/personal effects. All other conditions regarding free period etc. shall remain the same.****(3). Demurrage for shut out cargo**

- (i). Any cargo brought into the port for shipment subsequently amended to another vessel and shipped out shall pay demurrage from the date of carting of the cargo into the port till the date of amendment of the vessel's name on which the cargo is alternatively shipped out.
- (ii). Demurrage on export goods brought in for shipment by a particular vessel and shut out though no fault of the shipper but subsequently shipped by another vessel shall be charged at the rates applicable for export cargo as per the schedule in the scale of rates for the entire period till the goods are shipped or removed from the port wharves.

**(4). Free period in special cases:**

The following free periods are allowed in addition to the free periods applicable as per description of goods:

- (a). Any period when the Commissioner of Customs/head of the Customs Department at the port certifies that the goods were detained for examination/test under Section 17(1) of the Customs Act, 1962 (52 of 1962) read with Section 144 of the said act other than for the ordinary process of appraisement and that the detention was not attributable to any fault or negligence on part of the importers and exporters plus two working days.



- (b). Any period during which goods are detained by the Health Officer or any other officer duly authorised by him in this behalf by the Board of Trustees, Cochin Port Trust, before being destroyed.
- (c). In case of goods detained for analytical tests under Drug (Control) Act, 1950 on recommendation of the assistant drugs controller or an officer duly authorised by him and certified by the Commissioner of Customs/Head of Customs Department at the port or an officer duly authorised by him, demurrage shall be levied during the period of such detention at the first week's/slab's rate subject to a maximum period of 30 days.
- (d). In case of goods detained due to import trade control formalities and certified by the Commissioner of Customs/Head of Customs Department at the port or any competent officer authorised by him, as not due to any fault on part of the importer, demurrage shall be levied during the period of such detention at the following graduated scale, subject to a maximum period of 150 days:
- \* At 1/6th of normal rate from the date of detention upto the 60th days;
  - \* At 1/3rd of the normal rate after the expiry of the 60th day upto the 90th days;
  - \* At 1/2(half) the normal rate after expiry of 90th day upto 120th days; and
  - \* At 2/3rd of the normal rate after the expiry of 120th day upto 150th day.
- (e). In case of the goods detained due to loss or misplacement of documents in the Customs house without any fault on the part of importer, and for which detention certificate in a form approved by the Central Board of Revenue is issued by the Commissioner of the Customs at the port or the Assistant Commissioner duly authorised by him, demurrage incurred during the period of detention shall be waived by the Board of Trustees, Cochin Port Trust either wholly or partly on the merits of each case.
- (f). In case of detention covered by items 5(c), 5(d), & 5(e) above, the concession shall be given for the period covered by the detention certificate plus one working day.
- (g). Period during which the port is unable to trace the package owing to congestion of accommodation, wrong sorting or incorrect tallying.

This period will be reckoned from seven days after the date of receipt of confirmation of the intimation to the party. Of the fact that the , fact will be announced by a notice affixed to the notice board in the concerned transit shed.

- (h). Goods detained for survey:

Goods detained for survey and actually surveyed by the steamer agents or a recognised surveyor authorised by them or by the Cochin Port Trust shall, on production of the certificate of survey, be allowed free storage accommodation for a period not exceeding seven days excluding Sunday(s) and holiday(s) from the day following the complete discharge of the wharf cargo by the vessel concerned.

Provided that -

- (aa). The application for survey giving full details of the quantity, description, marks and numbers of goods to be detained for survey is received by the concerned Officer duly authorized by the port within the free days prescribed for tranship goods.
- (bb). The actual survey is completed within the seven days thus allowed;

(c) Such goods are removed on or before the working days following that on which the survey was completed.

(d) In respect of goods surveyed on the last free days, no demurrage will be levied if such goods are removed on the next working day succeeding that on which they were surveyed, in the case of salvaged goods detained for survey, the seven days excluding Sunday(s)/holiday(s) shall be calculated from the day following the notification of salvage by the receiver of wreck.

**3.3. Charges for use of wharf electric crane other than during the course of import/export operation (second operation)**

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1	Cargo on which wharfage is collected For lift upto 10 MT	Rate per ton or part thereof	100.00
2	Cargo on which wharfage is not collected and for any other use. For lift upto 10 MT	Rate per ton or part thereof per hoist	200.00
3	For opening or closing the hatch	Rate per shift of eight hours per hatch	400.00

**Notes:**

1. The charges for opening or closing the hatch are recoverable only in the shift in which the hatch is worked.
2. The charges for the use of grab fitted to the crane shall be levied separately in addition to the charges.

**3.4. Charges for using the port's grabs fitted to the shore cranes.**

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1	Upto 5 CuM. capacity grab	Per hour or part thereof	150.00 subject to a minimum of Rs.750.00
2	Above 5 CuM capacity grab	Per hour or part thereof	250.00 subject to a minimum of Rs.1250.00

**3.5. Charges for light duty forklift truck**

Sl. No.	For second & subsequent operations	Unit	Rate (in Rs.)
1.	For cargo handling or any other operations inside the wharf premises	Per forklift truck per hour or part thereof	300.00 subject to a minimum of Rs.600.00

**3.6. Requisition cancellation charges**

Sl. No.	Particulars	Unit	Rate (in Rs.)
1	In working days Two hours before availing the equipment.	Per equipment per requisition	250.00
2	In Sundays and holidays Within two hours of availing the equipment	- do -	1500.00

**Note:**

If the cancellation of equipment on Sundays and holidays arises out of Port's decision, no cancellation charges shall be recovered.

**3.7. Removal Charges.**

Sl. No.	Description	Within transit shed or open transit shed accommodation ( in Rs.)	From transit shed or transit accommodation to other sheds or import warehouse or to open storage area ( in Rs.)
	<b>In the case of goods on which Wharfage is charged on the basis of:</b>		
1.	Per ton / Per cum :	100.00	300.00
2.	Per each item :		
	(i). Motor car	75.00	150.00
	(ii). Motor cycle with or without side car, cycle & other carriages	50.00	75.00

**Notes:**

1. After the expiry of the free storage period, the goods are liable to be removed at the discretion of the port which shall attract the charges as per the schedule.
2. Baggage or personal effects not accompanying passengers or seamen if landed at Ernakulam wharf shall be removed direct to overflow shed or baggage hall at Ernakulam wharf and removal charge at Rs.50.00 (Rupees fifty only) per cubic metre shall be recovered.
3. Removal charges leviable on other consignments lying at the particular berth or adjacent berth/berths which cannot be cleared during the period when the adjacent berth/berths is/are kept vacant on account of the nature of cargo to be handled at the particular berth, or any other reason shall be borne by the respective consignee of the cargo requiring such a safeguard.

### CHAPTER -IV CONTAINER RELATED CHARGES

#### 4.1. Gantry Crane Charges

Sl. No.	Description	Unit	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US \$)
1.	Charges for Handling Hatches. For opening or closing or shifting the hatch cover	Per hatch cover per lift	1500.00	32.75
2	Bay shifting charges (i). Shifting containers within the bay itself (a) 20 feet (empty & laden container) (b) 40 Feet (empty & laden container)  (ii). Shifting containers from one bay to another. (a) 20 feet (empty & laden container) (b) 40 feet (empty & laden container)	Per container - do -  Per container - do -	1000.00 1500.00  2225.00 3337.50	21.83 32.75  48.58 72.87
3	For Handling Import/Export Container (i). 20 feet (empty & Laden container) (ii). 40 feet (empty & Laden container) (iii). 45 feet (empty & Laden container)	Per container - do - - do -	1000.00 1500.00 2000.00	21.83 32.75 43.67

#### Notes:

- (1). (i). Gantry crane charges for handling multi-dimension containers, over high containers etc., by using extension piece will be charged at the rate prescribed for 45 feet containers.  
(ii). Gantry crane charges for handling containers by using slings put on spreader will also be charged at the rate prescribed for 45 feet containers.
- (2). Gantry crane charges for handling any item of heavy cargo/ container which requires usage of 60 tonne hook (cargo beam) of the gantry crane, will be charged as follows:

Sl. No.	Particulars	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US\$)
(i).	First one hour or part thereof.	Rs.10,000/-	218.34
(ii).	For each 30 minutes or part thereof.	Rs. 5,000/-	109.17

- (3). For the purpose of calculating the total time taken, in the case of 2 (i) & (ii) above, the total deployment time of the crane for the particular work will be taken.
- (4). If containers are handled by ship's own gear, no gantry crane charges will be collected.
- (5). In case of export containers shut out from a vessel and shipped by another vessel, shifting charges will not be levied in case no shifting is involved.

#### 4.2. Charges for use of prime mover and chasis and other container handling equipment

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)			
			Empty		Laden	
			20'	40' & above	20'	40' & above
1	For use of prime mover and chasis	Per container	200.00	300.00	225.00	337.50
2	For use of other container handling equipment (includes transfer crane, reach stackers, mobile crane, heavy duty fork lift & top lift truck).	Per Container	150.00	225.00	480.00	630.00

#### 4.3. Wharfage for Containers

Item No.	Type of containers	Unit	Rate in Rs.	
			20'	40' & above
1	Empty	Per Container	105.00	157.50
2	Laden	Per Container	500.00	750.00
3	House stuffed/de-stuffed	Per Container	800.00	1200.00
4	ICD containers -Laden	Per Container	500.00	750.00

#### 4.4. Reefer Charges

Sl. No.	Description	Rate per eight hours or part thereof per container			
		Coastal Vessel		Foreign-going Vessel	
		20' (in Rs.)	40' (in Rs.)	20' (in US \$)	40' (in US \$)
1.	Electricity supply and monitoring Charges	233.00	349.50	5.08	7.63

#### 4.5. Composite rate for transshipment container handling

Sl. No.	Flow of operation	Coastal Vessel				Foreign-going Vessel			
		20'		40' & above		20'		40' & above	
		Empty (in Rs.)	Loaded (in Rs.)	Empty (in Rs.)	Loaded (in Rs.)	Empty (in US \$)	Loaded (in US \$)	Empty (in US \$)	Loaded (in US \$)
1	Gantry charges for containers handled both ways under Gantry.	2600.00	3000.00	3900.00	4500.00	56.77	65.50	85.15	98.25
2	Handled both ways in conventional Berths	820.00	1800.00	1170.00	2600.00	17.90	39.30	25.55	56.77
3	Handled in conventional berths one way and by Gantry the other way.	1720.00	2560.00	2520.00	3720.00	37.55	55.90	55.02	81.22

**Note:**

1. The composite rates given above cover gantry charges (at gantry berths only), charges for transportation from quay to yard and vice-versa, charges for grounding and lifting by transfer crane at the yard and wharfage on container as well as containerised cargo.
2. If any of the services covered by the composite rates are not provided by the port, a rebate equivalent to the notified charges for that service shall be allowed on the composite rates.

**4.6 Ground Rent.**

Sl. No	Period of occupation	Rate per container Per day or part thereof	
		20' US \$	40' & above US \$
1.	<b>For empty containers</b>		
	(i). First 3 days	Free	Free
	(ii). 4th day to 10th day	3.00	6.00
	(iii). 11th day to 15th day	6.00	12.00
	(iv). Thereafter,	12.00	24.00
2.	<b>For loaded containers</b>		
	(i). First 5 days	Free	Free
	(ii). 6th day to 15th day	3.00	6.00
	(iii). 16th day to 30th day	6.00	12.00
	(iv). Thereafter,	12.00	24.00
3.	<b>For transhipment containers</b>		
	Empty Container		
	(i). First 15 days	Free	Free
	(ii). 16th day to 30th day	6.00	12.00
	(iii). Thereafter,	9.00	18.00
	Laden container		
	(i). First 30 days	Free	Free
	(ii). 31st day to 45th day	6.00	12.00
	(iii). Thereafter,	9.00	18.00
4.	<b>Hazardous containers</b>		
	(i). First 5 days	Free	Free
	(ii). 6th day to 15th day	3.75	7.50
	(iii). 16th day to 30th day	7.50	15.00
	(iv). Thereafter	15.00	30.00

**Note:**

- (1). Free Period.
  - (i). The free period for import containers starts from the day following the date of last container landed from the vessel.
  - (ii). The free period for export containers starts from the date of admission of the container.

- (2). For the purpose of calculation of free period Sundays, Customs holidays and port non-working days shall be excluded.
- (3). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
- (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
    - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

#### 4.7. Stuffing and Destuffing charges.

Sl. No.	Description	Rate per container (In Rs.)	
		20'	40' and above.
1	For half container-Loaded	1150.00	1875.00
2	For a full container-loaded	2300.00	3750.00

#### Notes:

1. A container which is stuffed or de-stuffed 50% or less of its normal capacity, such a container is treated as half a container and if the container is more than 50% stuffed or de-stuffed it is treated as a full container for the purpose of levying stuffing/de-stuffing charges.
2. When cargo is stuffed/de-stuffed in the container within the wharf premises or container freight station, the wharfage for containerised cargo as well as containers will be charged separately. Wharfage on containerised cargo will be levied as per the rates mentioned in the schedules of wharfage for bulk and break bulk cargo and wharfage for containers will be charged as per the rates prescribed in Schedule 4.3.above.

#### General note relating to container related chares.

- (i). Charges for container handling equipment shall be applicable for the operations inside the wharf. In case of stack amendments, the equipment shall be charged based on the actual operation.

**CHAPTER -V**  
**MISCELLANEOUS CHARGES**

**5.1. Floating craft charges**

Sl. No	Category	Unit	Rate (In Rs.)
1.	Floating Crane		
	F.C. Periyar and Oil Skimmer M.V. Venad		
	Fixed booking charges	-	5000.00
	Lifting charges	Per ton	150.00
2	Dredger – Nehru shatabdi	Rate per hour or part thereof	25,000.00
3	Mooring tug	Rate per tug per hour or part thereof	9,500.00
4	Pilot launch	Rate per launch per hour or part thereof	250.00
5	Other launches	-do-	250.00
6	Fire float	Rate per equipment per hour or part thereof	400.00

**5.2. Charges for use of Barge Jetties**

Sl. No.	Description	Unit	Rate in Rs.
1.	At Q 10 Area	per jetty per month or part thereof.	82,000.00
2.	Near South Coal Berth	- do -	90,000.00

**5.3. Charges for Erecting Hoardings**

Sl. No.	Description	Rate (In Rs.)	Minimum charge Per annum (In Rs.)
1.	For single sided hoardings		
	Per Sq. mtr / per year	1615.00	2000.00
	Per Sq. feet /per year	150.00	
2.	For double sided hoardings	50% over and above the rate for single sided hoarding	3000.00
3.	For dealer board	25% the rate for single sided hoarding	500.00

**Notes:**

- The security deposit of Rs. 2500.00 should be paid in advance irrespective of the location of hoardings within the port limits.
- The permission for the hoardings will be renewable annually and the rent will be payable in advance. The Port may, however, require at any time, on three months notice that the hoardings should be removed if the land is required for other purposes. In such cases proportionate charges will be refunded.
- The grant of permission for putting up of hoarding will not confer any title or right in respect of the land.
- If the hoarding are not removed on the expiry of the period of permission, the Port shall be entitled to remove such hoardings and sell them by public auction. The Port shall also have the right to recover the cost of such removal and other incidental expenses from the deposit amount or the sale proceeds of such materials used for hoarding.



**5.4. Fumigation charges**

Description	( In Rs.)
For cotton	
(i). - Rate per square bale	9.00
(ii). - Rate per round bale	6.00

**5.5. Charges for issue of entry and clearance certificate**

Sl. No.	Description	Unit	Rate (In Rs.)
1.	<b>Vessels not entering the port limits</b>		
(i)	For Lash vessels anchored at outer sea	Per Certificate	3375.00
(ii)	For other vessels anchored at outer sea and proceeding with out discharging or taking in any cargo or passengers.	Per Certificate	1700.00

**5.6. License fee for the use of port's bunks**

Sl. No.	Description	Rate per month or part thereof ( In Rs.)
	<b>Old Bunks</b>	
1.	Bunk Measuring 2.5 M X 2.5 M	375.00
2.	Bunk measuring 2.5 M X 1.5 M	300.00
3.	Bunk Measuring 3.0 M X 2.5 M	875.00
4.	Security deposit for two months	1080.00
	<b>New Bunks</b>	
5.	T - Bunks 3 M X 1.5 M	526.00
6.	C- Bunks 2.5 M X 1.5 M	438.00
7.	Security deposit in case of Sl.No. 5 and 6 will be 2 months licence fee at the prescribed rates.	

**Note:**

1. New bunks are those bunks existing between the EDC building and Emakulam Wharf gate, Western Side of rubber board building and southern side of Portage Office.

**5.7. License fees for jetties, piers etc.**

Sl. No.	Description	Unit	Rate (In Rs.)
1.	Jetties & piers	Rate per unit per annum	515.00
2.	Slipways	- do -	453.00
3.	Boatpen	-do -	215.00
4.	Inspection fees	Each Jetty / slipway from each applicant	250.00

**Note:**

1. The rate is effective from 1.07.1996.
2. There will be an annual enhancement in rates of 5% as per the discussions the Chairman, COPT. held with the Vypin Jetty and Slipway Owners Association on 04.06.1997.

**5.8. Charges for Oil pumping facilities**

Sl. No.	Description	Unit	(Rate in Rs.)
1.	For use of port's berth, jetties, pipelines, pumping facilities for operation of transferring P.O.L. products. (other than landing & shipping)	Rate per ton per month or part thereof	10.00
2.	Exchange PIT facilities for transferring POL products from one installation to another through pipelines at Cochin Oil Terminal.	-do-	5.00

**5.9. Charges for the use of Port's Dry Dock**

Sl. No.	Description	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in Rs.)
1.	For the first day	12,650.00	19,000.00
2.	For every subsequent days	6,350.00	9,500.00

**5.10. Charges for use of Port's Plants and Appliances**

Sl. No.	Description	Unit	Rate per equipment (in Rs.)
1	Fender pontoons	Per day or part thereof	3500.00
2	12 ton stationary crane at dry dock	-do-	1600.00
3	Slipway	-do-	800.00
4	Fire tender or fire pump	Per hour or part thereof	250.00
5	Portable welding plant	-do-	200.00

**Note:**

- Equipment shall be spared for use subject to availability during the working hours notified by the Cochin Port Trust from time to time, based on the priority of requisition determined by the cochin port trust. Equipment shall be used normally within the limits of port.
- The charges will commence from the time equipment are moved (unless otherwise specified in the schedule) till the time they are discharged.
- When the equipment requisitioned is required for a longer period than initially required, fresh requisition shall be filed one hour before the expiry of the initial requisition period.
- Cancellation of requisition:
  - Cancellation of requisition shall be made atleast 2 hours before the commencement of period for which the service is requisitioned.
  - Cancellation charge of requisition shall be as per the rate as specified in the respective schedule or a minimum of Rupees one hundred (Rs.100), whichever is higher. Cancellation charges shall not be refunded. However, if the port, in order to suit its' convenience, does not supply the equipment as per the requisition, requisition cancellation charge shall not be collected.

5. If an equipment is intended to be used for any purpose outside the port limits, the rates for such use shall be 200% of the respective rates for the equipment, unless otherwise specified.
6. The port shall only man and work the cranes. The labour for slinging and un-slinging the cranes shall be provided by the user concerned.

#### 5.11. For taking photography, videography or shooting film/documentary

Sl. No.	Description	Unit	(Rate in Rs.)
1.	By film making companies, individuals etc.	Per day or part thereof per party	8000.00
2.	For taking photographs of wharf operations.	Per day or part thereof per party	250.00

#### 5.12. Vehicle parking fee

Description	Unit	Rate (in Rs.)
Parking fee for vehicles parked on the roads of Willingdon Island	Rate per vehicle per day or part thereof	25.00

#### Note:

- (1). Vehicle parking fee will be collected for heavy vehicles like tanker lorries, prime movers & chassis, cargo lorries at the rates specified.

#### 5.13. Way leave charges

Description	Unit	Rate (in Rs.)
Way leave charges for laying pipelines through Port's land.	Rate per sq.mtr. per year.	100.00

#### 5.14. Weighing charges

Sl. No.	Description	Unit	Rate (in Rs.)
1.	<u>Weighing scale</u>		
	(i). For using weighing scale	Rate per ton or part thereof	5.50
	(ii). Issue of weight certificate	Per vehicle per day.	22.00
	Minimum charges per certificate		65.00
2.	<u>Weigh bridge</u>		
	(i). For bulk cargo	Rate per ton or part thereof	3.00
	(ii). For other cargo	Rate per ton of part thereof	7.00
3.	Issue of weight certificate	Per vehicle per day	22.00

**5.15. Charges for wharf equipment**

Sl. No.	Description	Rate per hour or part thereof ( in Rs. )	Minimum charges ( in Rs.)
1.	<b>Light duty mobile crane</b>		
(i).	Inside wharf premises		
	(a).Upto 10 tons crane capacity	750.00	1500.00
	(b).Above 10 tons crane capacity	1250.00	2500.00
(ii).	Outside wharf premises		
	(a).Upto 10 tons crane capacity	1500.00	3000.00
	(b).Above 10 tons crane capacity	2500.00	5000.00
2.	<b>Reach stacker</b>		
(i).	Outside wharf premises	2000.00	-
(ii).	Outside Willingdon Island	9000.00	-

**5.16. Toll charges**

Sl. No.	Vehicle	Per day charge per vehicle ( in Rs.)	Annual charge per vehicle (in Rs.)
1	Two wheelers	2.00	150.00
2	Three wheelers	3.00	200.00
3	Four wheelers & lcv	5.00	500.00
4	Buses, lorries, heavy trucks etc.	8.00	800.00
5	Tourist buses		
	(i). Capacity - less than 20 Passengers	20.00	1000.00
	(ii). Capacity - 20 or more Passengers	40.00	1000.00

**CHAPTER—VI****ESTATE RENTALS****6.1. Lease rent of land – Permanent lease.**

A (i)	<b>RATE OF LEASE RENT OF LAND APPLICABLE TO THE LESSEES AS ON 31.12.95, WITH EFFECT FROM 1.1.96</b>			
		<b>Rate per acre per annum (In Rs.)</b>	<b>Rate per are per annum (In Rs.)</b>	
	(i).	Category- I :Land with water frontage	1,63,800.00	4,055.00
	(ii).	Category- II: Land with Railway siding	1,63,800.00	4,055.00
	(iii).	Category- III: Land without water frontage and railway siding	1,09,800.00	2,715.00
	(iv).	Category-IV: Land for office, Banks, shops, Hotels etc.,	1,09,800.00	2,715.00
	(v).	Category- V: Land for residence	46,800.00	1,155.00
	(vi).	Special Category	1,83,500.00	4,535.00
	The rate of lease rent shown above will be increased at a uniform rate of 5% every year from the date of original notification of these rates with an option to refix the base after every 5 years.			
	(ii)	<b>RATE OF LEASE RENT OF PORTS LAND FOR RENEWAL OF EXISTING LEASE AND ALLOTMENT OF LAND ON OR AFTER 1.1.96</b>		
(i).		Category – A - Residential Purpose	1,70,000.00	4,200.00
(ii).		Category – B - Industrial Purpose	2,50,000.00	6,200.00
(iii).		Category – C – Commercial Purpose	3,40,000.00	8,400.00
The rate of lease rent shown above will be increased at a uniform rate of 5% every year from the date of original notification of these rates with an option to refix the base after every 5 years.				
	<b>The above rates shall be made applicable to the following cases:</b>			
	(i).	To all new leases by allotment from 1.1.96		
	(ii).	To all existing leases which are renewed on or after 1.1.96		
	(iii).	To all cases of transfer of lease granted from 1.1.96		
B	<b>EXTENSION OF LICENCE PER IOD</b>			
	Additional licence fees @ 50% of licence fee applicable shall be payable for granting extension of licence period beyond the normal 2 year period of licence.			
	<b>Explanation</b>			
	Rate of licence fee will be the same as the lease rent applicable to the category of land concerned.			
C.	<b>RATES FOR SUB LEASING</b>			
	The sub lease levy shall be payable with effect from 1.1.96 at the following rates:			
			<b>Rate per 10 sq. mtr. Per month</b>	
	(i).	Godown space	Rs.100.00	
	(ii).	Office space accommodation	Rs.125.00	

**6.2. Lease rent of land – Temporary lease.**

Sr. No.	Particulars		Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof (in Rs.)
I	Covered space		
	1	Fort Cochin Wharf covered storage under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
	In future all will be treated as covered space. In case warehouse is allotted to the parties for the use of office accommodation, 20% rent will be levied in addition to the above.		
II	Open space		
		Fort Cochin wharf open storage under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	
	1.	Commercial purpose	170.00
	2.	Industrial Purpose	100.00
	3.	Hard Surface Area	200.00
	4.	Minimum charges for 1, 2 & 3 above.	500.00
III	Warehouse		
			Rate per 10 sq. mtr. or less per month or part thereof. (In Rs.)
	1.	Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
	2.	Under leases for periods:	
	a	Exceeding one year but not exceeding 3 years	400.00
	b	Exceeding 3 years but not exceeding five years.	400.00
	In future all will be treated as covered space. In case warehouse is allotted to the parties for the use of office accommodation, 20% rent will be levied in addition to the above.		
IV	Shed except 'M' shed at low wharf		
	1.	Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
	2.	Under leases for periods:	
	a	Exceeding one year but not exceeding 3 years	400.00
	b	Exceeding 3 years but not exceeding five years.	400.00

Sr.No.	Particulars	Rate per 10 sq. mtr. or less per month or part thereof (In Rs.)
V	'M' shed at low wharf	
	Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	400.00
VI	Rent for open storage space on Willingdon Island	
	1. Commercial purpose	170.00
	2. Industrial Purpose	100.00
	3. Hard Surface Area	200.00
	4. Minimum charges for 1,2 & 3 above.	500.00
	5. Pallets Rent for open storage space for storing pallets shall be charged on the basis of rates given at Sl. 1 to 4 above.	
VII	Rent for office accommodation leased to parties on area basis	
		Rate per sq.mt. or part thereof per month or part thereof. (In Rs.)
	Under permit issued by the Chairman of the port of Cochin or any other Officer authorised in this behalf for period not exceeding one year.	70.00
	Minimum charge	700.00
VIII	Rent for fumigatorium for storage of export cargo	Rs.20.00 per 10 sq.mtr. or less per day or part thereof
IX	Way leave charges	
	Way leave charges for laying pipelines through port's land	Rs.100.00 per sq.mtr. for the area occupied by pipeline/year.
	<b>Note:</b> The area occupied will be calculated by multiplying the actual length of the pipelines with the width which will be taken as (a). For pipelines of 80 M.M. or less: 0.3. metre (b). For other pipelines: the actual width occupied by the line plus 0.3 metre	
	<b>Note:</b> For the items covered under VI to IX above, in accordance with the policy guidelines communicated by the Govt. vide Ltr.dtd 1.4.95, all charges/rates will be increased every year @ 5% of the base rate from the date of original notification of these rates.	